



Liikenne- ja
viestintäministeriö

Kotimaan lentoliikenteen tilanne erityisesti Porin, Seinäjoen ja Jyväskylän lentokentillä

Selvitys

Liikenne- ja viestintäministeriön

toiminta-ajatus

Liikenne- ja viestintäministeriö edistää yhteiskunnan toimivuutta ja väestön hyvinvointia huolehtimalla siitä, että kansalaisten ja elinkeinoelämän käytössä on laadukkaat, turvalliset ja edulliset liikenne- ja viestintäyhteydet sekä alan yrityksillä kilpailukykyiset toimintamahdollisuudet.

visio

Suomi on eturivin maa liikenteen ja viestinnän laadussa, tehokkuudessa ja kansainvälisessä osaamisessa.

arvot

Rohkeus

Oikeudenmukaisuus

Yhteistyö

Julkaisun päivämäärä
18.8.2010

Julkaisun nimi

Kotimaan lentoliikenteen tilanne erityisesti Porin, Seinäjoen ja Jyväskylän lentokentillä. Selvitys

Tekijät

Liikennepoliitikan osasto/liikennepalveluyksikkö

Toimeksiantaja ja asettamispäivämäärä

Liikenne- ja viestintäministeriö

Julkaisusarjan nimi ja numero

**Liikenne- ja viestintäministeriön
julkaisuja 29/2010**

ISSN (verkkojulkaisu) 1795-4045
ISBN (verkkojulkaisu) 978-952-243-173-8
HARE-numero

Asiasanat

lentoliikenne

Yhteyshenkilöt

Silja Ruokola, Anna Sotaniemi

Tiivistelmä

Kotimaan lentoliikenteen tarjonta on tiettyjen lentoasemien osalta murroksessa: nykyiset toimivat hakevat uusia yhteistyökumppaneita ja reiteille on odotettavissa uusia yhtiöitä. Selvityksen alullepanija oli Finnish Commuter Airlines-yhtiön (FinnComm) ilmoitus 2.8.2010 lopettaa lentonsa Porin, Seinäjoen ja Jyväskylän kentille. Päätöksen seurauksena lentoliikenne lopetui väliaikaisesti Poriin ja Seinäjoelle.

Selvityksessä on tarkoitus antaa yleiskuva kotimaan lentoliikenteen tilasta ja tulevaisuuden näkymistä sekä yritysmaailman tarpeista. Selvityksessä pääpaino on Porin, Seinäjoen ja Jyväskylän tilanteessa. Tarpeet myös muilla talousalueilla ovat kuitenkin pitkälti samansuuntaiset. Selvityksessä pyritään myös selvittämään lentoliikenteen kysynnän vähentymisen syitä ja toimenpiteitä lentoliikenteen käytön lisäämiseksi. Selvitys perustuu erityisesti liikenneministeri Anu Vehviläisen tapaamiseen Porin, Seinäjoen ja Jyväskylän alueiden edustajien (ml. elinkeinoelämä) kanssa, muiden lentoasemakaupunkien kanssa pidettyyn kuulemistilaisuuteen sekä keskusteluihin Finnairin, Blue1:n, FinnCommin, Air Balticin ja VR:n kanssa. Kirjallista materiaalia selvitystä varten toimittivat Finavia Oyj:n ja Linja-autoliiton lisäksi seuraavat kaupungit: Inari, Jyväskylä, Kajaani, Kemi, Kuopio, Kittilä, Kuusamo, Lappeenranta, Pori, Savonlinna, Seinäjoki, Tampere, Turku ja Varkaus. Kyse ei ole selvityksestä Suomen lentoasemaverkostosta.

Publikation

Läget inom inrikes flygtrafiken med särskild vikt på flygplatserna i Björneborg, Seinäjoki och Jyväskylä. Utredning

Författare

Trafikpolitiska avdelningen/enheten för trafiktjänster

Tillsatt av och datum

Kommunikationsministeriet

Publikationsseriens namn och nummer

**Kommunikationsministeriets
publikationer 29/2010**

ISSN (webbpublikation) 1795-4045

ISBN (webbpublikation) 978-952-243-173-8

HARE-nummer

Ämnesord

flygtrafik

Kontaktpersoner

Silja Ruokola, Anna Sotaniemi

Övriga uppgifter

Rapporten är på finska.

Sammandrag

Utbudet inom inrikes flygtrafiken på vissa flygplatser i Finland genomgår en omvälvning: de nuvarande aktörerna söker nya samarbetsparter och nya flygbolag väntas inleda trafik på rutterna. Den här utredningen initierades efter det att bolaget Finnish Commuter Airlines (FinnComm) den 2 augusti 2010 meddelade att det drar in sina flygningar till Björneborg, Seinäjoki och Jyväskylä. Till följd av beslutet upphörde flygtrafiken tillfälligt till Björneborg och Seinäjoki.

Syftet med utredningen är att ge en helhetsbild av inrikes flygtrafikens nuläge och framtidsutsikter samt företagsvärldens behov. Huvudvikten i utredningen ligger på situationen i Björneborg, Seinäjoki och Jyväskylä. Behoven är mycket likartade även inom andra ekonomiska regioner. Utredningen försöker också ta fram orsaker till den minskade efterfrågan på flygtrafik och åtgärder för att öka anlitandet av flygtjänster. Utredningen grundar sig i första hand på trafikminister Anu Vehviläinens möte med representanter för regionerna Björneborg, Seinäjoki och Jyväskylä (inkl. näringslivet), ett diskussionsmöte med andra flygplatsstäder samt diskussioner med Finnair, Blue1, FinnComm, Air Baltic och VR. Skriftligt material har lämnats in av Finavia Abp och Linja-autoliitto samt av städerna Björneborg, Enare, Jyväskylä, Kajana, Kemi, Kittilä, Kuopio, Kuusamo, Nyslott, Seinäjoki, Tammerfors, Varkaus, Villmanstrand och Åbo. Denna studie är inte avsedd att vara en uttömmande utredning om flygplatsnätet i Finland.



Date
18 August 2010

Title of publication

Study on the state of domestic air transport with a focus on the airports of Pori, Seinäjoki and Jyväskylä

Author(s)

Transport Policy Department/Transport Services Unit

Commissioned by, date

Ministry of Transport and Communications

Publication series and number

Publications of the Ministry of Transport and Communications 29/2010

ISSN (online) 1795-4045

ISBN (online) 978-952-243-173-8

Reference number

Keywords

air transport

Contact persons

Silja Ruokola, Anna Sotaniemi

Other information

The report is in Finnish.

Abstract

As for certain airports, domestic air transport in Finland is undergoing a transition: current actors are looking for new cooperation partners, and new carriers are expected to start operating on flight routes. The present study was initiated after the Finnish Commuter Airlines (FinnComm) issued an announcement on 2 August 2010 stating that it would cancel its flights to the airports of Pori, Seinäjoki and Jyväskylä. As a result of the decision, air transport to Pori and Seinäjoki was temporarily discontinued.

The purpose of the present study is to provide an overall picture of the state and future prospects of domestic air transport, along with the needs of the world of business. The study focuses on the situation in Pori, Seinäjoki and Jyväskylä. However, needs in other economic areas are largely similar. The study also maps out reasons for why demand for air transport has decreased and looks into measures to increase the use of air transport. The study is based primarily on Minister of Transport Anu Vehviläinen's meeting with representatives of Pori, Seinäjoki and Jyväskylä (incl. business life), a hearing organised with other airport cities, and discussions held with Finnair, Blue1, FinnComm, Air Baltic and the VR. Written material for the purpose of the study was provided by Finavia Corporation and the Finnish Bus and Coach Association, as well as by the cities of Inari, Jyväskylä, Kajaani, Kemi, Kuopio, Kittilä, Kuusamo, Lappeenranta, Pori, Savonlinna, Seinäjoki, Tampere, Turku and Varkaus. This is not a study on the airport network in Finland.

SELVITYS KOTIMAAN LENTOLIIKENTEEN TILANTEESTA ERITYISESTI PORIN, SEINÄJOEN JA JYVÄSKYLÄN LENTOKENTILLÄ

- Taloustaantumien takia yritykset ja julkinen sektori mukauttivat matkustussääntöjään ja rajoittivat lentomatkustusta.
- Finnairin lentoliikenteen maksuja on alennettu kotimaan lentoliikenteen turvaamiseksi keskimäärin 10 % syyskuusta 2009 vuoden 2011 loppuun saakka.
- Kesän 2010 aikana lentoyhtiöt ovat joutuneet tarkastelemaan uudelleen kotimaan liikenteen toimintastrategiaansa. Jatkossa on odotettavissa lisääntyviä vuoroja ja tietyillä lentoasemilla kiristyvää kilpailua. Toisaalta kehitys eriytyy lentoasemittain ja palvelujen tarjonta voi rajoittua.
- Lentoasemaverkoston yhtenäishinnoittelu mahdollistaa lentoasemien toiminnan.
- Suomen kilpailukykyyn kannalta toimivat lentoyhteydet ovat elintärkeitä.
- Lentoliikennettä halutaan kehittää markkinalähtöisesti. Valtion ostoliikenne on viimeinen keino lentoyhteyksien säilyttämiseksi. Se edellyttäisi myös mm. 50 %:n rahoitusosuutta maakunnasta.
- Lentoyhteyksien säilyminen edellyttää liiketaloudellisesti riittävää kysyntää. Alueiden sitoutuminen lentoliikenteen käyttämiseen on yhteyksien säilymisen kannalta keskeistä.
- Liityntäliikenne kaupungista lentoasemalle on tärkeä. Vastuu tästä on eri viranomaisilla.
- Tällä hetkellä suurin lentoliikenteen kilpailija on Etelä - ja Keski-Suomessa henkilöauto. Juna- ja bussiliikennettä ei tällä hetkellä nähdä vaihtoehtona lentoliikenteelle erityisesti syöttöliikenteessä. Pidemmällä aikavälillä tilanne voi olla toinen. Myös lentoyhtiöitä kiinnostaa Etelä- ja Keski-Suomen syöttöliikenteen kehittäminen rautateitse.
- Lentolippujen hinnoittelupolitiikka on haaste lentoliikenteen houkuttavuudelle pienimillä maakunta-asemilla.

1. Johdanto

Lentoliikenteellä on suuri merkitys Suomen kansainväliselle kilpailukyvyllä ja toimivalle liikennejärjestelmälle. Lentoliikenne on pitkällä välimatkoilla ainoa nopea ja tehokas liikennemuoto ihmisten ja tavaroiden kuljetukseen globaalissa maailmassa, jossa valtioiden rajat ylittävä kanssakäyminen on osa ihmisten ja yritysten arkipäivää ja tavaroita on tarvittaessa kyettävä siirtämään mantereelta toiselle lyhyessäkin ajassa.

Lentoliikenne on noussut logistisesti Suomen kannalta yhä merkittävämpään asemaan. Vaikka lentorahdin määrällinen osuus on vielä suhteellisen pieni, sen osuus kuljetusten arvosta on merkittävästi suurempi. Lentorahti mahdollistaa nopeuden ja ajallisen täsmällisyyden vaatimukseen vastaamisen, edellyttäen, että terminaalitoiminnot hoidetaan tehokkaasti. Lentoliikenteen oleellinen merkitys ei ole kuitenkaan itse tavarankuljetuksessa, vaan toiminnoissa, jotka mahdollistavat suomalaisen tuotannon ja tarjoamiemme palveluiden kysynnän: markkinoinnissa, myynnissä ja kaikessa muussa henkilöllisessä yhteydenpidossa, jonka tarve on entisestään kasvanut. Henkilöiden tehokkaan ja nopean liikkumisen kautta Suomi voi torjua etäisyystehtien vaikutusta. Tässä roolissa lentoliikenteelle ei ole vaihtoehtoa.

Suomen sisällä lentoliikenne vaikuttaa merkittävästi alueiden tasapuoliseen kehitykseen. Toimivat lentoyhteydet edistävät alueiden vetovoimaa ja ovat yksi tärkeimmistä elinkeinoelämän toimintaedellytyksistä. Riittävä palvelutaso on katsottu tarpeelliseksi turvata verkostoperiaatteella.

Finavian 25 lentoasemaa sekä Seinäjoen ja Mikkelin lentoasemat tarjoavat väestömäärään ja maan kokoon nähden tiheän verkon. Lentoyhteyksien tarjonta on toistaiseksi ollut varsin kattavaa. Näin tiheän lentoasemaverkoston säilymisedellytykset eivät kuitenkaan ole yksiselitteiset. Liikennevirrat ovat ohuita, monien reittien kannattavuus on huono ja suuri osa lentoasemista on itsenäisesti tarkasteltuna tappiollisia. Samaan aikaan lentoyhteys koetaan kuitenkin monen talousalueen kannalta välttämättömäksi. Lentoreittien ohuus rajoittaa myös kilpailua, jolloin lentoliikenteen hintakilpailukyky eräillä kotimaan reiteillä on huono. Maaliikenneyhteyksien nopeutuminen ja henkilöauton käyttö (kilometrikorvaukset) vaikuttavat osaltaan Etelä-Suomen lyhyiden lentoyhteyksien kilpailuedellytyksiin.

Ohuiden liikennevirtojen ongelma tulee useilla lentoreiteillä säilymään ja myös pahenemaan. Alueiden sitoutuminen käyttämään lentoyhteyksiä on niiden säilymisen ehto. Eräiden alueiden negatiivinen väestökehitys ja tuotantotoiminnan siirtyminen muualle vaarantavat lentoliikenteen säilymisedellytyksiä. Kompensoivaa liikenteen kysynnän lisääntymistä syntyy tällä hetkellä lähinnä vain matkailun kehittymisen kautta. Niillä talousalueilla, joilla kyetään onnistuneesti kehittämään matkailupalveluiden tarjontaa tuotannollisen toiminnan rinnalle tai sen tilalle, on parhaat edellytykset kehittää myös lentoyhteyksiään. Näin esimerkiksi Kittilässä.

Kotimaan lentoliikenteen tarjonta on tiettyjen lentoasemien osalta murroksessa: nykyiset toimijat hakevat uusia yhteistyökumppaneita ja reiteille on odotettavissa uusia yhtiöitä. Tämän selvityksen alullepanija oli Finnish Commuter Airlines-yhtiön (FinnComm) ilmoitus 2.8.2010 lopettaa lentonsa Porin, Seinäjoen ja Jyväskylän kentille. Päätöksen seurauksena lentoliikenne loppui väliaikaisesti Poriin ja Seinäjoelle.

Selvityksessä on tarkoitus antaa yleiskuva kotimaan lentoliikenteen tilasta ja tulevaisuuden näkymistä sekä yritysmaailman tarpeista. Selvityksessä pääpaino on Porin, Seinäjoen ja Jyväskylän tilanteessa. Tarpeet muilla talousalueilla ovat kuitenkin pitkälti samansuuntaiset. Selvityksessä pyritään myös selvittämään lentoliikenteen kysynnän vähentymisen syitä ja toimenpiteitä lentoliikenteen käytön lisäämiseksi. Selvitys perustuu erityisesti liikenneministeri Anu Vehviläisen tapaamiseen Porin, Seinäjoen ja Jyväskylän alueiden edustajien (ml. elinkeinoelämä) kanssa, muiden lentoasemakaupunkien kanssa pidettyyn kuulemistilaisuuteen sekä keskusteluihin Finnairin, Blue1:n, FinnCommin, Air Balticin ja VR:n kanssa. Kirjallista materiaalia selvitystä varten toimittivat Finavia Oyj:n ja Linja-autoliiton lisäksi seuraavat kaupungit:

Inari, Jyväskylä, Kajaani, Kemi, Kuopio, Kittilä, Kuusamo, Lappeenranta, Pori, Savonlinna, Seinäjoki, Tampere, Turku ja Varkaus. Tämä ei ole selvitys Suomen lentoasemaverkostosta.

2. Kotimaanliikenteen yleinen kehitys

2.1. Matkustajamäärät

Kotimaan lentoliikenne on ollut viime vuosina laskussa. Vuosilta 1998–2009 tehdystä kumulatiivisesta vertailusta kotimaanliikenteen reittiliikenne on ollut kasvu-uralla ainoastaan Kittilän, Oulun ja Vaasan lentoasemilla. Talouslama laski kysyntää entisestään. Vuonna 2009 kotimaan lentoliikenne (lähtevät ja vaihtomatkustajat) supistui yhteensä 12,1 %.

Vuoden 2010 ensimmäisten seitsemän kuukauden aikana (tammi-heinäkuu) kotimaan liikenteen matkustajamäärä supistui entisestään muiden kuin Turun, Enontekiön, Tampereen, Kemi-Tornion ja Oulun lentoasemilla. Suurinta kasvu on ollut Turun lentoasemalla (16,7 %). Kysyntään vaikutti merkittävästi tuhkapilvikriisi, joka huhtikuussa vähensi matkustajamäärää vuoden 2009 huhtikuuhun verrattuna -36,7 %. Kotimaanliikenne väheni vuoden 2009 ensimmäiseen seitsemään kuukauteen verrattuna vuoden 2010 vastaavana ajankohtana kaikkiaan -6,9 % (lähtevät ja vaihtomatkustajat).

2.2. Syitä lentoliikenteen kysynnän vähentymiseen

Talouden taantuma ja rakenteellinen muutos

Taloudellisen laskusuhdanteen takia osa yrityksistä on vähentänyt matkustusta tai määrännyt henkilöstölleen matkustuskieltoja. Tällä on ollut ratkaiseva merkitys kysyntään joillakin kotimaan reiteillä, joilla matkustajamäärät ovat muutoinkin pienet.

Lentoliikenteen kysynnän vähenemiseen on myös vaikuttanut Suomen aluerakenne. Maan pinta-ala on väestömäärään nähden suhteellisen suuri, ja väestön lisäksi myös tuotannollinen toiminta on jakaantunut maan eri osiin. Toisaalta useita vuosikymmeniä vaikuttanut maan sisäinen muuttoliike jatkuu, ja väestö on painottunut Etelä-Suomeen ja aluekeskuksiin. Myös tuotantotoiminnan siirtyminen Etelä-Suomeen tai ulkomaille vähentää lentoliikenteen kysyntää ja sen säilymisedellytyksiä.

Kilpailu ja lentolippujen hinnat

Asukastiheys Keski- ja Pohjois-Suomessa on pieni ja liikennevirrat ohuet. Tästä syystä vain osa reiteistä on selvästi kannattavia. Tämä on johtanut siihen, että edellytyksiä kilpailun syntymiselle kotimaan liikenteessä ei kaikilla reiteillä eikä varsinkaan taantuvilla talousalueilla ole. Lehtoyhtiöiden välisen kilpailun puute heikentää puolestaan matkustajan kannalta lentoliikenteen hintakilpailukykyä tietyillä yhteysväleillä verrattuna muihin liikennemuotoihin.

Reitit, joilla operoi useampi kuin yksi lentoyhtiö, ovat kilpailun takia alentuneiden lentolippujen hintojen, parantuneen palvelun ja laajentuneen vuorotarjonnan seurauksena matkustajan ja yritysten kannalta houkuttelevia. Näitä kenttiä ovat tällä hetkellä erityisesti Oulu, Vaasa, Kuopio, Kemi ja Kuusamo. Lippujen halvemmat hinnat houkuttelevat asiakkaita myös lähialueen pienemmiltä ja/tai lentolippuhintatasoa kalliimman hintatason kentiltä, mikä vaikuttaa näiden lentoasemien käyttöön. Lippujen halvempien hintojen takia ajetaan Etelä-Pohjanmaalla Vaasaan, Lapissa Kemiin, Satakunnasta Turkuun, Savon seudulla Kuopioon ja Kainuusta Ouluun ja Kuopioon sen sijaan, että matkaan lähdettäisiin Seinäjoen, Rovaniemen, Porin, Varkauden tai Kajaanin lentoasemilta. Kajaanissa liikematkustajien menetys lähialueen muille kentille on alueella arvioitu olevan 20 000 – 30 000 matkan suuruisiksi. Alueen näkemyksen mukaan lento-matkustamisen kasvu kompensoisi alemmat hinnat.

Aikataulut

Erityisesti maakuntien elinkeinoelämän ja seutukuntien kansainvälisten yritysten näkökulmasta on erityisen tärkeää, että lentovuorot on aikataulutettu siten, että niiltä on jouheva yhteys ulkomaan jatkolennoille. Vastaavasti paluu maakuntaan tulisi olla sovitettu yhteen ulkomaan paluulentojen kanssa. Tavoitteena on mahdollisuus tehdä päivämatka Eurooppaan. Erityisesti pienimmillä, yhden operaattorin lentoasemilla on keskeistä, että aikataulut on mietitty tarkkaan yhteistyössä alueen elinkeinon edustajien kanssa. Lentoasemilla, joilla operoi useampia yhtiöitä, voi vuoroissa olla enemmän valinnanvaraa. Lentoyhteyksien monipuolisuus ja mahdolliset suorat ulkomaanyhteydet houkuttavat asiakkaita halvempien lentolippujen lisäksi lähi-alueen suuremmille lentoasemille.

Elinkeinoelämän näkökulmasta lentoliikenteen tulee olla vakaata, luotettavaa ja pitkäjänteistä. Ohuilla lentoreiteillä taloudellisista syistä toteutetut tauot lentoliikenteessä (erityisesti loma-aikana) tai muut liikenteen katkokset, lentojen peruutukset tai niiden huomattavat viivästyksset vaikuttavat kysyntää vähentävästi. Tämä johtaa matkustustottumusten muutoksiin liikematkustajien hakeutuessa käyttämään muita kulkumuotoja. Lentoliikenteen tauoton tarjonta edellyttää kuitenkin, että kysyntää on riittävästi.

Muut liikennemuodot

Tilastokeskuksen vuonna 2007 tekemän tutkimuksen mukaan Suomesta enintään n. 350 km:n etäisyydeltä Helsinki-Vantaan lentoasemalle saapuvista matkustajista ainakin 40-50 % (1,3-1,5 miljoonaa matkustajaa) saapuu Vantaalle muutoin kuin lentämällä. Tällä hetkellä henkilöauto on lentoliikenteen merkittävin kilpailija. Lentolippujen kalliit hinnat ja epäsovit tai epävarmat lentoaikataulut ovat yksi syy siihen, että varsinkin Etelä-Suomessa työmatkoja pääkaupunkiseudulle tehdään lähinnä henkilöautolla. Autolla Helsinkiin matkustetaan tosin kauempaakin, Kajaanista saakka, josta on arvioitu 27% pääkaupunkiseudulle suuntautuvista työmatkoista tehtävän henkilöautolla. Porin seudulta pääkaupunkiseudulle kohdistuneista työmatkoista yli 50 % tehdään henkilöautolla. Osuus on pienempi, jos Helsingistä jatketaan ulkomaille. Työntekijälle maksettava kilometrikorvaus vaikuttaa osaltaan kannustavasti henkilöauton käyttöön. Ainoastaan pääkaupunkiseudulle suunnatulla työmatkalla henkilöauton käytön houkuttavuutta kasvattaa myös liikkumisen helppous kohteessa, etenkin mitä kauempana kokoukset ja tapaamiset ovat Helsinki-Vantaan lentoasemasta tai Helsingin keskustasta. Siirtyminen lentoasemalta Helsingin keskustaan koetaan aikaa vieväksi ja hankalaksi säännöllisestä bussyhteydestä ja taksipalveluista huolimatta.

Linja-autojen pikavuoroliikennettä on kehitetty nimenomaan lentoasemaliikenteen ehdoilla. Liityntäliikenteen suoria ja lähes suoria pikavuoroja Helsinki-Vantaan lentoasemalle on seuraavista lentoasemakaupungeista: Seinäjoki, Pori, Tampere, Turku, Jyväskylä, Varkaus, Savonlinna ja Lappeenranta. Päivittäisiä pikavuoroja on yli 130. Osa vuoroista ajaa suoraan lentokentän kautta, pääosin iltaisin ja öisin. Muille vuoroille on järjestetty omat pikavaihtopaikat valteiden varrelle lähelle kehä III:sta. Bussiala on tilanteen mukaan valmis kehittämään edelleen yhdysliikennettä Helsinki-Vantaan lentoasemalle.

Pääsääntöisesti nykyisiä juna- ja bussyhteyksiä ei koeta vaihtoehtoiseksi liikennemuodoksi etenkin, jos on jatkoyhteys Helsingistä ulkomaille. Lentoyhteyksiin epäsovit aikataulut ja liikennemuodon vaihdon pidentävä vaikutus kokonaismatkustus-aikaan tekee junasta ja bussista ei-houkuttelevan vaihtoehdon. Henkilöauton lisäksi junalla kuitenkin tehdään Helsinkiin kohdistuvia työmatkoja esim. Turusta, Tampereelta, Seinäjoelta ja Jyväskylästä. Esim. Jyväskylästä n. 56 % Helsinkiin kohdistuvista työmatkoista tehdään junalla.

3. Lentoliikenteen tarve ja tilanne

3.1. Lentoliikenteen merkitys yrityksille ja niiden kilpailukyvyille

Lentoliikenne on yksi Suomen kilpailukyvyn merkittävimmistä tekijöistä. Lentoliikenteen avulla syntyvä saavutettavuus on välttämätön edellytys erityisesti suomalaisten vientiyritysten kilpailukyvyille globaalissa maailmassa. Lentoyhteydet ovat tärkeitä ulkomaisten asiakkaiden hoidon, pääkaupunkiseudun yrityksiin pidettävien yhteyksien, liiketoiminnan uskottavuuden, työajan säästön, liikkuvuuden helpouden etenkin talviolosuhteissa sekä alueen saavutettavuuden, imagon ja vetovoimaisuuden takia. Lentoyhteydet edesauttavat alueiden saavutettavuutta ja kehittymistä vaikuttamalla yritysten sijoittumispäätöksiin. Yritystoiminnan menestymiselle kriittinen tekijä maan kaikissa osissa on yhteinen: käytössä on oltava päivittäiset edestakaiset liikenneyhteydet muualle Suomeen ja Eurooppaan.

Matkailuelinkeinosta on muodostunut erityisesti Pohjois- ja Itä-Suomessa keskeinen toimiala. Matkailun kilpailukyvyn perusedellytyksenä on kohteiden saavutettavuus niin Suomen sisällä kuin ulkomailta. Matkailun kasvuedellytykset perustuvat erityisesti ulkomaisen turistivirran kasvuun. Nämä matkailijat saapuvat Suomeen suurelta osin lentäen, jolloin nopeimmat yhteydet matkailukeskuksiin erityisesti Pohjois-Suomessa tarjoaa lentoliikenne. Pohjois- ja Itä-Suomen matkailutarjonnan tuotteistaminen tulee enenevässä määrin perustumaan lentoyhteyteen.

Suomeen suuntautuvan kansainvälisen matkailun merkittävänä piirteenä on edelleen voimakas kausiluonteisuus. Sesonkien ruuhkahuiput ovat haaste lentokenttäkapasiteetille. Vilkas sesonkikysyntä ja sesonkien välinen hiljaisempi kysyntä on haaste lentoyhtiöiden kannalta mm. soveltuvan konekapasiteetin yhteensovittamisessa. Sesonkien pidentäminen on talousalueille tärkeää ja toisaalta oleellista lentoyhteyksien ylläpidolle ja kehittämismahdollisuuksille. Ilman matkailua ei moni Suomen lentoasema olisi olemassa. Näin voidaan todeta erityisesti Kittilän, Ivalon ja Enontekiön lentoaseman, mutta osittain myös Kuusamon lentoaseman osalta. Lappeenrannan lentoasemasta on kehittymässä matkailuun painottunut asema.

3.2. Pori

Porin talousalueella on noin 300 vienti/tuontiyritystä. Vientiyritysten tarpeita kuvastaa se, että lentoliikenteen volyymista 60 % muodostuu syöttöliikenteestä ulkomaan lennoille. Porissa toimii myös Suomen Ilmailuopisto, joka tarvitsee lennonjohtopalveluita. Opistolla on n. 11 000 laskua vuosittain. Porin kaupunki on sitoutunut myötävaikuttamaan kaikkiin käytettävissä oleviin keinoin pysyvän ja luotettavan, Satakunnan elinkeinoelämää palvelevan lentoyhteyden kehittämiseksi.

FinnCommin lopetettua lentonsa elokuussa, ei lentoasemalle ole ollut kaupallista lentoliikennettä. Markkinointiyhtiö Wingo ilmoitti aloittavansa liikenteen Pori-Helsinki-reitillä kahdella edestakaisella päivittäisellä vuorolla, mutta yhteys ei tällä hetkellä toimi. Wingon lentoja operoi Jet Air. Vastikään perustettu porilainen lentoyhtiö Air100 pyrkii aloittamaan liikennöinnin Pori-Helsinki-reitillä syyskuun alussa. Yhtiö neuvottelee kaupallisesta yhteistyöstä Finnairin kanssa ja aloittaisi toiminnan alihankkijan kautta. Air Baltic suunnittelee uuden reitin avaamista Poriin. Tarkoituksena ei niinkään ole korvata FinnCommin lopettamia kansallisia maakuntalentoja, vaan syöttää matkustajia Riian kautta maailmalle. Blue1 on ilmoittanut harkitsevansa liikenteen aloittamista. Ratkaisevassa asemassa on oikea konekapasiteetti sekä alueen tuki. Vuonna 2009 Porin kotimaan reittiliikenteen matkustajamäärät vähenivät keskimäärin -2,7 % ja ulkomaan reittiliikenteen matkustajamäärät - 4,9 %.

3.3. Seinäjoki

Seinäjoen talousalueella on n. 300 vienti ja/tai tuontiyritystä, joiden määrä on selvässä kasvussa. Voimakkaasti kasvava Seinäjoki toimii isäntäkaupunkina monille isoille tapahtumille ja kokouksille, jotka tuovat merkittävän lisän lentomatkustamiseen. Noin puolet liikematkoista

suuntautuu Helsinkiin ja puolet muualle Länsi-Eurooppaan (matkustetuimmat kohteet Ruotsi, Lontoo, Tallinna) ja Venäjälle. Charter-lentojen määrä on ollut kasvussa. Viisi edestakaista päivittäistä vuoroa Helsinkiin halutaan palauttaa.

FinnCommin lopetettua lentonsa elokuussa, ei lentoasemalle ole ollut kaupallista lentoliikennettä. FinnComm aloittaa lennot Seinäjoelle uudelleen 23.8. neljällä edestakaisella päivittäisellä vuorolla. Markkinointiyhtiö Wingo ilmoitti aloittavansa liikennettä Seinäjoki-Helsinki-reitillä kahdella edestakaisella päivittäisellä vuorolla, mutta yhteys ei tällä hetkellä toimi. Wingon lentoja operoi Jet Air. Vastikään perustettu porilainen lentoyhtiö Air100 pyrkii laajentamaan lentotoimintaansa muille kentille, mahdollisesti Seinäjoelle.

Air Baltic on käynyt neuvotteluja reitin avaamisesta. Haasteena on Vaasan lentoaseman läheisyys.

Sekä Finnair että Blue1 ovat ilmoittaneet, etteivät ne liiketaloudellisista syistä ole kiinnostuneita Seinäjoki-Helsinki reitistä. Tämä johtuu Vaasan lentoaseman läheisyydestä. Finnairin ja Blue1:n lisäksi Air Baltic liikennöi Vaasasta ulkomaille. Finnair on liikennöinyt Vaasaan myös yhteistyössä FinnCommin kanssa. Vuonna 2009 Porin kotimaan reittiliikenteen matkustajamäärät kasvoivat keskimäärin 12,1 %. Seinäjoelta ei ole ulkomaanreittiliikennettä.

3.4. Jyväskylä

Lentoliikennettä tarvitaan ensisijaisesti Keski-Suomen vientiteollisuutta varten. Koko Suomen viennistä Keski-Suomen osuus vuonna 2009 oli 3,8 %. Lentoyhteydet ovat tärkeitä seudulle etenkin teknologiateollisuudelle ja ICT-alalle. Näiden alojen yritysten pääkonttoreita on edelleen Keski-Suomessa. Mikäli lentoyhteydet heikentyvät, on vaarana, että yritykset siirtävät toimintaa pääkaupunkiseudulle. Lentoliikennettä tarvitsevat myös Jyväskylän kokous- ja kongressipalvelut sekä Jyväskylän yliopisto. Vuonna 2010 Jyväskylä on Suomen kolmanneksi vilkain kongressikaupunki.

Jyväskylästä on tällä hetkellä neljä päivittäistä lentoa Helsinkiin. Alueen arvion mukaan tällä katetaan n. 60 000 matkustajaa. Jotta normaalikysynnän mukainen 150 000 matkustajan kysyntään voitaisiin vastata, alueen arvion mukaan päivittäisiä vuoroja tulisi olla kahdeksan.

FinnCommin lopetettua lentonsa Finnair päätti lisätä lentovuoroja 16.8.2010 alkaen kahdella vuorolla, mikä nosti päivittäisten lentojen määrän neljään. Uudet iltapäivällä lennettävät vuorot mahdollistavat päivämatkan Helsingin ja Jyväskylän välillä. Mahdollisen alihankkijan kanssa vuorojen lisäämistä voidaan harkita konekapasiteetista riippuen. Vuonna 2009 Jyväskylän kotimaan reittiliikenteen matkustajamäärät vähenivät keskimäärin -7,1 % ja ulkomaanreittiliikenteen matkustajamäärät -7,5 %.

3.5. Muut lentoasemakaupungit

Kotimaanliikenteen ohuista reiteistä, niiden kehityksestä ja monien reittien huonosta kannattavuudesta huolimatta lentoyhtiöt haluavat panostaa kotimaanliikenteeseen. Lentoyhtiöt hakevat uusia kumppaneita ja uusia reittejä harkitaan. Uusia suoria reittejä maakuntaasemilta ulkomaille on suunnitteilla mm. Turusta, Tampereelta ja Lappeenrannasta. Sekä lentoyhtiöiden että mm. Kuopion kaupungilla on kiinnostusta suorien lentoyhteyksien kehittämisestä Venäjälle, erityisesti Pietariin ja Moskovaan.

FinnComm on ilmoittanut lentävänsä Porin ja Jyväskylän lakkautuksia lukuun ottamatta muut reittinsä normaalisti. Yhtiö suunnittelee uusia vuoroja sekä Rovaniemelle että Ouluun.

Blue1 suunnittelee vuoden sisällä avaavansa uusia reittejä kotimaanliikenteeseen. Reittejä avataan mahdollisesti myös suoraan maakuntalentoasemilta ulkomaille.

Suomi on AirBalticille tärkeä markkina-alue. Maakunta-Helsinki-reitin sijaan yhtiö on kiinnostunut liikenteestä maakuntakenttien välillä sekä maakunnista ulkomaille. Yhtiö suunnittelee perustavansa liikenteen solmukentän Suomeen. Neuvotteluja käydään lähinnä Turun, Tampereen ja Oulun kaupunkien kanssa. Vuoden 2011 kesään mennessä yhtiö tulee avaamaan kaksi uutta kohdetta.

Finnair aloittaa lokakuussa yhteistyön brittiläisen Flyben kanssa. Flybe korvaa FinnCommin aikaisemmin Finnairin kanssa yhteistyössä hoitamat lennot Helsingistä Turkuun ja Tampereelle.

4. Toimet lentoliikenteen käytön edistämiseksi

4.1. Alueelliset toimet

Vähäliikenteisillä lentoreiteillä on alueella toimivien eri tahojen tarpeen edistää lentoliikenteen käyttöä erilaisin toimenpitein. Lentoliikenteen käyttöä tukevat muun muassa alueella tapahtuva aktiivinen tiedottaminen ja markkinointi sekä yhteydenpito alueen yrittäjiin ja kauppakamariin elinkeinoelämän matkustustarpeiden ja liikenteen oikean palvelutason selvittämiseksi. Lentoyhtiöiden kiinnostus perustuu kaupallisiin lähtökohtiin ja aitoon kysyntään. Asia on kuitenkin myös lentoasemien kannalta merkittävä ja niillä tulisivin olla aktiivinen rooli erilaisten yhteisten toimien edistämisessä.

Kaupungit ja seutukunnat yhteistyössä alueen yrittäjien kanssa ovat laajasti valmiita tukemaan lentoliikennettä markkinointiyhteistyöllä. Tampereella markkinointiyhteistyötä on tehty jo yli 20 vuotta. Vähäisemmässä määrin valmiuksia on suoraan taloudelliseen tukemiseen. Tosin joillakin alueilla on myös valmiutta tähän ja esim. tappiontakauksia on käytetty. Tietty alueet ovat investoineet lentoasemien ympäristön kehittämiseen. Esim. Turussa on panostettu rahtiliikenteen ja logistiikan kasvuedellytysten kehittämiseen, Tampereen seutukunta on ilmoittanut valmiutensa investoida Tampere-Pirkkalan lentoaseman kehittämiseen ja Kuopiossa parannetaan lentoasemalle johtavaa ja siellä olevaa tiestöä. Lappeenrannassa yksityisten yrittäjien vetämä Fly Lappeenranta Oy on keskittynyt lentoaseman markkinointiin, mutta se vastaa myös joistakin terminaalipalveluista. Yhtiöllä ei ole omaa lentotoimintaa. Yhtiöllä on yhteistyöohjelma elinkeinoelämän ja Lappeenrannan yliopiston kanssa. Yhteistyökumppanit ovat sitoutuneet panostamaan 2008-10 yhteensä n. 1,3 M€.

Porin, Seinäjoen ja Jyväskylän seutukunnilla on vahva tahtotila lentoliikenteen palauttamiseksi tai sen kasvattamiseksi nopeasti, jotta liikenteen päättymisen vaikutukset jäisivät vähäisiksi. Ratkaisuja on pohdittu yhdessä kaupungin edustajien, kuntaliittojen ja yritysten edustajien kanssa ja keskusteluissa lentoyhtiöiden kanssa. Yleinen näkemys on, että lentoliikenteen tulee toimia kaupalliselta pohjalta. Valtion väliintulo olisi vasta viimeinen vaihtoehto. Sujuvan syöttöliikenteen varmistamiseksi toiveena on, että operaattorilla olisi pääsy kansainvälisen verkostolentoyhtiön palveluihin.

Markkinointi

Porin, Seinäjoen ja Jyväskylän alueilla ovat yrittäjät, maakuntaliitot ja alueelliset keskuskauppakamarit järjestäneet yhteistyössä markkinointikampanjoita lentoliikenteen käytön edistämiseksi. Jyväskylässä käynnistettiin toukokuussa 2010 Jykesin (Jyväskylän seudun kehittämissyhtiö) vetämä hanke, jonka tavoitteena on etsiä keinoja Jyväskylä-Helsinki lentoyhteyden kilpailukyvyä parantamiseksi joukkoliikennemuotona. "Lennokasta matkaa" -hankkeessa ovat mukana Jyväskylän kaupunki, Finavia, FinnComm, Keski-Suomen liitto ja Keski-Suomen kauppakamari.

Porin kaupunki on keväällä 2010 käynnistänyt yhdessä kauppakamarien, Posekin (Porin seudun kehittämisskeskus Oy:n) ja Satakuntaliiton kanssa markkinointikampanjan lentoliikenteen

volyymin lisäämiseksi. Kampanja on kohdennettu ensisijaisesti elinkeinoelämään ja julkisyhteisöihin ja sillä pyritään vaikuttamaan yritysten matkustuskäytäntöihin. Kampanjaan on irrotettu Posekista yksi päätoiminen henkilö. Olkiluoto-hankkeisiin on tarkoitus rekrytoida yksi henkilö, jonka tehtävä on huolehtia myös lentoliikenteen vaihtoehtojen markkinoinnista niin meneillään olevaan Olkiluoto 3-hankkeeseen kuin tulevaan Olkiluoto 4-hankkeeseen. Markkinointikampanjassa mukana olevat toimijat ovat sitoutuneet panostamaan myös uuden operaattorin aloittamissa.

Seinäjoki on panostanut kaupunkiseudun markkinointiin (KOMIA-markkinointi) 2009-2012 n. 2 M€. Lisäksi lentoaseman oma markkinointi, jolla edistetään lentokentän käyttöä ja toimintaa käynnistyi syksyllä 2008 ja jatkuu vuoden 2012 loppuun. Projektiin on varattu yhteensä 400 000 euroa.

Työnantajien matkustuskäytännöt

Alueen työnantajat voivat edistää alueen lentoliikenteen käyttöä edellyttämällä, että työntekijät mahdollisimman laajasti hyödyntävät alueen "omaa" ja yritysten toimintaedellytysten kannalta tärkeää lentoyhteyttä. Työnantajan etuna on myös pyrkiä minimoimaan työntekijänsä työmatkaan käytettävä aika sekä kustannukset. Tällä hetkellä henkilöauto on lentoliikenteen merkittävin kilpailija lyhyillä matkoilla. Jos lentoliikenteen säilymistä ja kehittämistä pidetään alueella elinkeinoelämän kannalta tärkeänä, on työnantajien tarpeen ottaa matkustussäännöissä huomioon lentoliikenne matkustusvaihtoehtona. Em. maakuntien markkinointikampanjoilla pyritään vaikuttamaan tähän.

Liityntäyhteydet

Lentoasemien liityntäyhteydet ovat tärkeä osa sujuvaa matkaketjua ja lentoliikenteen käytön edistämistä. Järkevän joukkoliikenteen periaatteen mukaisesti tulisi koko matkustamisen ketju rakentaa toimivuudeltaan sellaiseksi, että se houkuttavuudeltaan saa matkustajat käyttämään palveluita. Taksien ja bussiyhteyksien toimivuus lentoasemalle on viime kädessä alueen kuntien ja lääninhallituksen vastuulla: tarvittaessa kaupunkien ja kuntien sekä ELY-keskusten (elinkeino-, -liikenne- ja ympäristökeskus) tulisi järjestää sujuvat liityntäyhteydet lentoasemille. Monilta lentoasemilta on jo joko taksi- ja/tai bussiyhteys kaupungin keskustaan.

Porin lentokenttä sijaitsee viiden minuutin automatkan päässä kaupungin keskustasta. Rautalta samoin kuin Olkiluodosta on järjestetty taksiliikenne Porin kentälle ja sen reititystä on tarkoitus tehostaa. Lisäksi alueella on tarkoitus arvioida liityntäliikenteen tarve muualta Satakunnan maakunnasta.

Jyväskylän lentoasema sijaitsee Tikkakoskella. Lentoliikenteen houkuttavuuden kasvattamiseksi Jyväskylän kaupunki järjestää 16.8.2010 alkaen suoran bussiyhteyden Matkakeskuksesta lentoasemalle ja takaisin. Kuljetus järjestetään jokaiselle lähtevälle ja saapuvalle lentovuorolle. Kyse on tässä vaiheessa vuoden 2010 loppuun kestävästä kokeilusta.

4.2. Finavia

Lentoasemamaksut ja investoinnit

Finavian palveluja annetaan asiakastarpeista lähtien eri lentoasemakonseptien mukaisesti. Konsepteilla varmistetaan lentoyhtiöiden asiakkaina tarvitsemien palvelujen sisältö, laatu ja sujuvuus sekä kustannustehokas palvelujen tuottaminen. Konseptimallin sisältö on rakennettu asiakkaitten kanssa yhteistyössä. Kunkin lentoaseman matkustusprofiiliin mukaan konseptiohjausta toteutetaan mm. peruslentoasemakonseptin, matkailulentoasemakonseptin ja liikentalentoasemakonseptin mukaisesti. Finavian kaikilla lentoasemilla pystytään palvelukonseptein vastaamaan kaikkeen reittiliikenteen kysyntään. Liikenteen aloittaminen tai jatkaminen ei ole kiinni Finavian palveluista tai infrastruktuurin kapasiteetista tai kunnosta.

Lentoasemaverkon yhteishinnoitteluperiaatteen takia (ks. kohta 6) maksujen variointi lentokenttä- tai reittikohtaisesti ei ole mahdollista. Finavia voi sen sijaan tukea uusilla reiteillä aloitettavia operaattoreita kolmen vuoden ajan siten, että maksut nousevat porrastetusti saavuttaen normaalin maksutason neljäntenä toimintavuonna. Finavia työskentelee aktiivisesti kannustaen kaikkia lentoyhtiöasiakkaitaan avaamaan uusia reittejä koko lentoasemaverkostoon. Finavian alennuspolitiikan tavoitteena on kannustaa lentoyhtiöitä operoimaan uusille reiteille avoimella, läpinäkyvällä ja samanveroisella politiikalla. Näin Finavia pyrkii edesauttamaan uusien lento- palveluiden tuottamista kaikille Finavian lentoasemille. Finavian rooli on toimia auttavana ja tukevana tahona lentoyhtiöiden sekä matkanjärjestäjien kaupankäynnissä ja yhteistoiminnan edistämisessä tukemalla heitä uuden reitin avaamisessa, joka on myös lentoyhtiöiltä investointi uuteen liiketoimintaan. Alennuspolitiikka on aina määräaikainen ja suunniteltu kolmeksi vuodeksi siten, että alennuksen määrä pienenee vuosittain alla olevan taulukon mukaisesti ja päättyy kolmannen vuoden jälkeen.

Kannustehjelman alennukset	Laskeutumismaksu	Matkustajamaksu
1. vuosi	90%	70%
2. vuosi	70%	50% *
3. vuosi	50%	

* pois lukien Helsinki-Vantaan lentoasema

Finavialla on myös vuosille 2010 ja 2011 kaikille reittilentoyhtiöille avoin, syrjimätön ja tasa- puolinen kannustinohjelma, jonka tarkoituksena on edelleen lujittaa Finavian nykyisiä asiakas- suhteita. Kannustimen perustana on se, että Finavia maksaa reittilentoyhtiöasiakkailleen vuonna 2010 matkustajamäärän kasvusta 3 EUR per matkustaja verrattuna edelliseen vuo- teen. Samoin vuonna 2011 maksetaan 2 EUR per matkustaja edellisen vuoden ylittävästä mat- kustajamäärästä.

Finavialla on koko lentoasemaverkostossa kiitoteiden, terminaalien ja lennonjohtopalveluiden osalta kapasiteetti ja laadukkaat palvelut sille lentoliikenteen kysynnälle, jota Suomeen kohdis- tuu sekä hyvät kehittämismahdollisuudet. Kapasiteetin pullonkauloja ei ole. Kaikilla Finavian ylläpitämillä kentillä on riittävä kiitotiekapasiteetti myös rahtiliikenteelle. Ensisijainen tapa tuottaa palveluja asiakaskysyntään on löytää asiakastarpeista lähtevät palvelukonseptit jo olemassa olevaa palvelua ja infrastruktuuria liikennejärjestelmälähtöisesti kehittämällä. Inves- toinnit on yksi tapa tuottaa palveluja asiakaskysyntään. Finavia toteuttaa investoinnit liiketa- loudellisten periaatteiden mukaisesti suhteutettuna liikenne-ennusteisiin ja toiminta- ympäristön muutoksiin. Helsinki-Vantaan lentoaseman kaupallisilla tuotoilla tuetaan lentoase- maverkon ylläpitoa.

Turvataarkastukset

Lentoyhteyksien houkuttelevuutta lisää lentokenttätoimintojen nopeus. Matkustajan näkökul- masta kyse on erityisesti turvatarkastuksista.

Vuoden 2010 alkupuoli on ollut turvatarkastustoiminnan osalta haasteellinen. Helsinki- Vantaalla terminaaliremontit ovat merkinneet tarkastustoimintatilojen supistuksia. Samalla uusilla lähtöselvitystiskeillä on harjoiteltu uuden matkatavarajärjestelmän käyttöä. Syyskuussa toteutettu liikennöimismaksujen keskimääräinen 10 %:n alennus merkitsi turvatarkastusmak- sun alennusta 22 %:lla. Tämä merkitsi erittäin kovaa toiminnan tehostamista turvatarkastus- toiminnassa. Turvatarkastuksen laatu ja asiakaslähtöisyys eivät saaneet kärsiä tehostamistoi- mista.

Kevättalvella 2010 yli 15 minuutin jonotukselle asetettu tavoitetaso ylittyi muutaman kerran Helsinki-Vantaan lentoasemalla. Useassa tapauksessa syy ei ollut yksin turvatarkastustoimin-

nassa, vaan lentojen myöhästymisistä ja kahdessa tapauksessa matkatavarajärjestelmän tuotannollisen koekäytön häiriöstä. Kun henkilökunta joudutaan mitoittamaan tarkasti kulloinkin terminaalissa liikkuvan matkustajamäärän mukaan, myöhästymistapauksissa ei aina ole voitu taata riittävää miehitystä Helsinki-Vantaalta lähtevän liikenteen määrälle.

Toukokuusta 2010 tilanne on saatu normalisoitua. Jonotusaikojen tarkistusmittauksissa ruuhka-aikoina 17.5.2010 jälkeen ei ole mitattu yhtään 15 minuutin ylitystä.

Turvataarkastustoiminnan asiakaskokemus on pystytty pitämään kohtalaisen hyvänä. Maakuntalentoasemilla turvatarkastus on myös toiminut annettujen vaatimusten mukaisesti. Myös jonotusaika on pystytty pitämään 15 minuutin sisällä muutamia yksittäisiä poikkeamia lukuun ottamatta. Yleisesti koko maailmassa lentoasemat mitoitetetaan vuoden 30. vilkkaimman tunnin mukaan, joten kaikkialla tapahtuu joitain yksittäisiä tavoiteaikojen ylityksiä.

Lapland Airports yhteistyö- ja markkinointimalli

Lapland Airports on Finavian luoma brändi. Tavoitteena on Lapin tunnettuuden ja saavutettavuuden kasvattaminen yhteistyössä alueellisten, julkisten ja yksityisten toimijoiden kanssa. Koko Lappia koskeva brändi sisältää yhtenäisen markkinoinnin, ilmeen ja toimintatavan. Ulkomaisten lentomatkustajien määrä toimii mitattavana tavoitteena, johon toimijat ovat sitoutuneet.

Finavian osalta on markkinoitu reittikehitysstrategiaa Lapland Airports –konseptin avulla lentoyhtiöille ja suuremmille matkanjärjestäjille. Tämä yhdistettynä koko Lapin alueiden tavoitteisiin ja resursseihin markkinoitain varmistaisi suurempien kokonaisuuksien toteutumisen. Yksittäisten tilauslentosarjojen sijaan kehitystyötä tulisi panostaa useammalta markkinalta tuleviin lentoihin useammalle lentoasemalle Lappiin. Näin ollen kapasiteettimäärät mahdollistaisivat pienemmät riskit per matkailualue ja tuo suuremman volyymin markkinoinnissa – ja tätä kautta suuremman kysynnän. Tämä vaatii maakunta- ja kansallisella tasolla yhtenäistä näkemystä.

Pohjoisen matkailukeskukset tarvitsevat strategisia kumppaneita kotimaasta (Finnair, Blue1 ja Finncomm) sekä valikoiduilta markkinoilta ulkomaisia lentoyhtiöitä ja ennen kaikkea matkanjärjestäjiä. Monella markkinalla Lapin kohteet ovat liikevaihdollisesti pienessä roolissa – näin ollen matkanjärjestäjän sitoutumisen astekin on pieni. Lappi tarvitsee kumppaneita, jotka ymmärtävät Lapin matkailukeskusten kasvumahdollisuudet. Lisäksi heille on tarjottava selkeää ja yhtenäistä mallia, joka houkuttelee sekä uusia että vanhoja matkanjärjestäjiä myymään Lappia.

Finavia tekee aktiivista työtä lentoyhtiöiden suuntaan ja tuloksia on tullut taantumasta huolimatta. Lähes jokaisella markkinalla lentoyhtiöt törmäävät silti samaan ongelmaan: matkanjärjestäjien riskinotto-kyky ja Suomen Lapin markkinointiresurssien hajanaisuus. Finavian näkemyksen mukaan Suomeen suuntautuvan vapaa-ajan liikenteen kasvun edellytyksenä on, että uusille matkanjärjestäjille ja lentoyhtiöille luodaan keskitetty markkinointitukimalli. Suomen markkinointia tulisi hoitaa keskitetysti yksittäisten hankkeiden sijaan. Tämä edesauttaa kansallisen matkailutuotteiden sähköisen myyntikanavan kehittymistä (teknologinen innovaatio). Matkailijatulo (palveluiden myynti) toimisi mittarina sijoitetuille markkinointiresursseille.

Lapland Airports on pienoiskoossa esimerkki toimintamallista, jossa lentoasemaverkosto on verkostoitunut sidosryhmiin (MEK, alueelliset matkailukehitysyhtiöt, maakuntaliitot ja suurimmat matkailuyrittäjät); tarjoten kotimaisille ja ulkomaisille lentoyhtiöille kannattavia liiketoimintamahdollisuuksia. Finavia tuottaa omalta osaltaan lisäarvoa Suomeen suuntautuvan lento- ja liikenteen kannattavalle kehittämiselle. Toimintamallia tulisi harkita käytettäväksi myös muualla Suomessa.

4.3. Raideliikenteen kehittämishankkeita

Etelä-Suomen junayhteyksien kehittäminen myös lentoliikenteen ulkomaan jatkoyhteydet silmällä pitäen tukisi eri liikennemuotojen yhteistoimintaa ja vahvistaisi liikennejärjestelmäkokoaisuutta. Junayhteyksien kehittämällä olisi vaikutusta myös nousu- ja laskeutumisaikojen (ns. slotit) tehokkaaseen käyttöön. Junayhteydet Oulusta, Seinäjoelta ja Tampereelta mahdollistavat pääsyn aamulentoille (Tikkurilaan juna saapuu klo 06:35) ja paluun illalla (juna Tikkurilasta klo 22:45 pohjoiseen).

Kehärata

Kehärata on pääkaupunkiseudulla toteutettava kaksiraiteinen henkilöliikenteen rata, joka tulee yhdistämään Vantaankosken radan Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta pääraataan kytkien siten lentoaseman kaukojunaliikenneverkkoon. Radalla tullaan liikennöimään vilkkaaseen aikaan 10 minuutin vuorovälein molempiin suuntiin. Matka-aika lentoasemalta Helsingin keskustaan tulee olemaan noin 30 minuuttia. Liikennöinti radalla alkaa vuoden 2014 puolella välissä. Rantaradalta ja pääradalta pohjoisen suunnasta tultaessa ei tule olemaan liityntäraidetta kehärataan. Käytännössä Turun suunnan kaukojunilta tulee olemaan vaihtoyhteys lentoasemalle Pasilassa (matka lentoasemalle n. 25 min) ja pääradan junilta Tikkurilassa (matka lentoasemalle n. 10 min).

Kehärahan rakentamisen yhteydessä toteutetaan myös Tikkurilan aseman matkakeskuksen kehittämisen I vaihe. Tämä sisältää erityisesti matkustajien kulkuyhteyksien ja palvelutilojen kehittämistä, ml. uuden ylikulkukäytävän rakentaminen, linja-autoterminalin siirtäminen ja liityntäpysäköinnin kehittäminen. Tikkurilan asemalta on jo nykyisellään bussiyhteys Helsinki-Vantaan lentoasemalle. VR on viimeisten 10 vuoden ajan aktiivisesti markkinoinut Tikkurilan yhteyttä lentoasemalle. Yhteyden käyttö on lisääntynyt ja Tikkurilan aseman ja sen palveluiden käyttö kasvanut. Tikkurilan ja lentoaseman välillä liikennöidään noin 100 vuoroa päivittäin. Lähes kaikkien reitti kulkee ostoskeskus Jumbon kautta kokonaisajoajan ollessa noin 25 minuuttia. Suora reitti päätepysäkiltä toiselle lyhentäisi ajoaikaa 5-10 min. Pääradan kaukojunilla lentoasemille saapuvien kannattaa harkita liikennemuodon vaihtoa Tikkurilassa kokonaismatkustusajan lyhentämiseksi.

Lentoaseman kaukoliikennetie

Liikennevirasto on tuoreessa ratayhteysselvityksessään selvittänyt Pasilasta Helsinki-Vantaan lentoterminalin kautta pääradalle kulkevan, lähinnä kaukojunaliikenteelle tarkoitetulle radalle kulkevan ns. lentoradan etuja ja kustannuksia. Lentoradalle ohjattaisiin päärataa ja Lahden oikorataa kulkeva kaukoliikenne kokonaisuudessaan ja taajamaliikenne osittain. Lentorata loisi vaihdottomat raideliikenneyhteydet maakunnista Helsinki-Vantaan lentoasemalle. Lentoradan myötä matka maakunnista nopeutuisi 15-20 minuuttia verrattuna Kehäradan kautta tehtävään matkaan, jossa juna tulee vaihtaa Tikkurilassa. Helsingin päärautatieasemalta lentoasemalle matka-aika lentorataa pitkin olisi 15 min ja Kehäradan kautta Liikenneviraston arvion mukaan 29 min. Lentorata palvelisi myös Venäjän yhteyksiä. Hankkeen alustava kustannusarvio on noin miljardi euroa. VR:n mukaan lentoradan toteuttaminen helpottaisi Helsingin päärautatieaseman sekä pääradan Keravan pohjoispuolisen rataosan kapasiteettiongelmia.

Lentoyhtiöiden kehittämishankkeita

Lentoyhtiöt ovat ilmaisseet kiinnostuksensa Etelä-Suomen syöttöliikenteen hoitamisesta muutoin kuin lentoyhteyksillä. Myös muutoin hyvien junayhteyksien päässä olevat kaupungit ovat nähneet suoran junayhteyden kehittämisen Helsinki-Vantaan lentoasemalle tärkeänä.

Finnair on alustavasti hahmotellut suoraa ns. lentojuna-toimintamallia Etelä-Suomen syöttöliikenteen operoimiseksi kehärataa hyödyntämällä. Lentojunan reitit liikennöisivät Helsinki-Vantaan lentoasemalle Imatralla (Lappeenranta-Kouvola-Lahti), Turusta (Salo-Karjaa) ja Jyväskylästä (Jämsä-Tampere-Hämeenlinna-Riihimäki). Jokaisella kolmella reitillä olisi vähintään

kolme vuoroa päivässä molempiin suuntiin, jotka olisivat synkronoitu lentoliikenteen aikataulujen kanssa (aikainen aamu, iltapäivä ja myöhäinen ilta). Finnairin alustavan selvityksen mukaan yksi kevytjunayksikkö ehditsi tehdä reiteillä kaikki kolme edestakaista päivittäistä matkaa. Vaihdoton junalento-yhteys edellyttäisi Turun suunnasta tultaessa junan suunnanvaihtoa Huopalahdessa ja pääradalta tultaessa Hiekkaharjussa.

Suorassa junalento-yhteydessä lähtöselvitys ja matkatavaroiden jättö tapahtuisi junassa. Tämä lyhentäisi kokonaismatka-aikaa ja poistaisi jonotustarpeen lentoasemalla ja/tai juna-asemalla. Matkatavarat siirtyisivät automaattisesti junasta lennoille ja lennoilta junaan. Toimintamalli mahdollistaisi junamatkan kytkemisen osaksi lentomatkaa ja lentolippua. Finnair arvioi lentojuna-yhteyden saavuttavan 2700 lentojunamatkustajaa päivässä (972 000 matkustajaa vuodessa). Finnair tulee aloittamaan toimintamallia koskevat alustavat keskustelut asiainkuuluvien yhteistyötahojen kanssa (erityisesti Liikennevirasto, VR ja Finavia).

VR on alustavissa huomioissaan todennut, että lentojuna-mallia kannattaa selvittää tarkemmin. Samalla voitaisiin arvioida, mahtuuko kehäradalle lisäjunia.

5. Lentoasemaverkosto ja yhtenäishinnoittelu

Suomen lentoasemaverkosto muodostuu pääsääntöisesti Finavia Oyj:n ylläpitämistä ja kehittämistä lentoasemista. Koko maan kattava, 25 lentoaseman verkosto on oleellinen osa Suomen liikennejärjestelmää. Seinäjoen ja Mikkelin lentoasemat ovat Finavian ylläpitämän lentoasemaverkoston ulkopuolella olevia yksityisiä lentoasemia.

Lentoasemaverkosto muodostaa infrastruktuuri- ja palvelukokonaisuuden, jota Finavia ylläpitää ja kehittää yhtenä kokonaisuutena. Verkosto on kokonaisuudessaan asiakasrahoitteinen. Finavia Oyj:n hallinnoimilla lentoasemilla sovelletaan niin sanottua verkostoperiaatetta ja yhtenäishinnoittelua. Verkosto on valtion- ja yhteiskuntataloudellisesti yhtenäinen kokonaisuus ja toimiva tapa ylläpitää lentoasemia ympäri Suomea ohuen kysynnän ja pienten markkinoiden olosuhteissa. Näillä lentoasemilla sovelletaan yhtenäistä hinnoittelua siten, että samasta palvelusta peritään samanlaista palvelutasoon perustuvaa maksua yksittäisen lentoaseman kannattavuudesta riippumatta. Suomen lentoasemista ainoastaan Helsinki-Vantaan lentoasema on tällä hetkellä liiketaloudellisesti kannattava. Helsinki-Vantaan kaupallisen liiketoiminnan tuotoilla katetaan maakuntalentoasemien alijäämä. Helsinki-Vantaan hinnoittelu kuuluu Euroopassa halvimpaan kolmannekseen.

Yhtenäishinnoittelun periaate on tarkoitus kirjata eduskunnalle syksyllä 2010 annettavaan hallituksen esitykseen laiksi lentoasemamaksuista ja lentoasemaverkosta. Lailla pantaisiin täytäntöön Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi lentoasemamaksuista. Verkostoperiaatteen mukaan lentoasemaa ylläpidetään, jos sinne on säännöllistä kaupallista reittiliikennettä. Asia on tarkoitus sisällyttää säännökset lakiin ja varmistaa nykyinen verkostoperiaate yhtenäishinnoitteluineen. Lentoasemamaksuista ja lentoasemaverkosta esitettävä laki ei kuitenkaan koske Seinäjoen ja Mikkelin lentoasemia.

Finavia Oyj:n lentoliikenteen maksuja on alennettu kotimaan lentoliikenteen turvaamiseksi keskimäärin 10% syyskuusta 2009 vuoden 2011 loppuun saakka. Edellä kuvatun yhtenäishinnoittelun vuoksi lentoliikenteen maksualennuksia ei voida kohdistaa vain tietyille lentoreiteille/-asemille. Lentoliikenteen maksujen alentamisen vaikuttavuus on siten heikko yksittäisten lentoreittien tukemiseen. Yleiset maksualennuksetkaan eivät olennaisesti parantaisi tietyn reitin kannattavuutta, vaan maksualennus jakautuisi kaikkien Finavia Oyj:n asiakkaiden hyväksi. Finavia Oyj:n taloudellinen kannattavuus on alhainen johtuen yleisestä taloudellisesta tilanteesta ja sitä seuranneesta kysynnän alentumisesta, hinnanalennuksista sekä osaltaan myös tuhkakilven aiheuttamista liikennerajoituksista (arviolta -6 M€).

Suomessa on kaksi yksityistä kenttää, jotka eivät kuulu Finavian lentokenttäverkkoon. Seinäjoen lentoaseman omistaa Rengonharju -niminen säätiö ja Mikkelin lentoaseman omistaa Mik-

kelin kaupunki. Lentoasemien maksut ovat Finavian maksuja alemmat, mutta vastaavasti valtio tukee lentoasemia suoralla budjettirahalla vuosittain. Vuosina 2007-10 valtio on tukenut lentoasemia yhteensä vajaalla 10 M€:lla (Seinäjoki: n. 9,2 M€, Mikkeli: n. 0,6 M€) lähinnä lentoasemien ylläpitoon ja investointeihin. Vuodelle 2011 lentoasemien tukemiseen on esitetty 1,7 M€.

6. Lentoliikennemaksujen yleiset hinnoitteluperiaatteet

Lentoliikenteen palveluketjussa lentoasemat ja lennonvarmistuspalveluiden tarjoajat toimivat monopolinomaisessa tilanteessa. Tämä asettaa näiden palveluiden tarjoajille huomattavasti suuremmat vaatimukset palveluidensa hinnoittelun suhteen kuin mitä vaaditaan tavanomaisessa kilpailutilanteessa olevilta yrityksiltä. Kilpailulainsäädäntö pyrkii estämään epäterveiden hinnoittelumekanismien pääsyn markkinoille. Tämän lisäksi lentoasemilta ja lennonvarmistuspalveluiden tarjoajilta vaaditaan merkittävästi suurempaa läpinäkyvyyttä, avoimuutta ja tasapuolisuutta.

Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että Finavia joutuu avaamaan asiakkailleen palveluidensa tuotantokustannukset ja soveltamansa hinnoittelun perusteet sekä perustelemaan mahdolliset hinnoittelumuutokset palvelutuotannon kustannuksissa ja/tai laadussa tapahtuvilla muutoksilla. Lisäksi asiakkaita tulee kohdella tasapuolisesti siten, että samanlaatuisten palvelun hinnan tulee olla sama kaikille asiakkaille. Lentoasemilla ja lennonvarmistuksessa ei siis voi olla erityishinnoista nauttivia VIP-asiakkaita.

EU:n lentoasemamaksudirektiivi hyväksyy Suomessa ylläpidettävän lentoasemaverkoston ja sallii verkoston sisäisen ristisubvention. Tällöin verkostossa on samat hinnat samalle palvelulle riippumatta siitä, millä lentoasemalla palvelu tuotetaan, ja näin verkoston suuri lentoasema (Suomessa Helsinki-Vantaan lentoasema) käytännössä tukee verkoston vähäliikenteisimpiä lentoasemia. Mikäli verkostoperiaatetta ei sovellettaisi, pitäisi pienten lentoasemien maksuja korottaa moninkertaisesti, jotta niiden liiketaloudellinen kannattavuus saavutettaisiin. Todennäköisesti kuitenkin tapahtuisi niin, että lentoliikenne näille lentoasemille loppuisi kokonaan ja lentoyhteyksiä olisi saatavilla nykyiseen verrattuna vain hyvin harvoilla Suomen paikkakunnilla.

Finavian lentoasemaverkoston rakenteellinen alijäämä on arviolta noin 25 M€. Tällä määrällä Finavia Oyj:n kaupallisen liiketoiminnan tuloja (ja siten muita kuin lentoliikenteen maksuja) kanavoidaan lentoasemaverkkoon kuuluvien tappiollisten lentoasemien alijäämien kattamiseen. Kaupallisen liiketoiminnan tulot muodostuvat pääosin Helsinki-Vantaan lentoasemaan liittyvistä kaupallisten palveluiden tuotoista, esimerkiksi liiketilavuokrasta ja pysäköintiliiketoiminnasta. Lentoasemaverkon rakenteellinen alijäämä on otettu huomioon Finavia Oyj:n konsernirakenteessa siten, että yhtiö on kokonaisuutena liiketaloudellisesti kannattava.

Halpalentoyhtiöiden tulo Suomen lentoliikennemarkkinoille on tuonut mukanaan haasteen hinnoitella lentoasemien palvelut ko. yhtiöiden kustannusrakenteen edellyttämällä tavalla. Osa halpalentoyhtiöistä toimii lentoasemilla täysin muiden yhtiöiden tapaan eivätkä ne edellytä ko. palveluilta mitään poikkeavaa. Helsinki-Vantaan lentoasemalla operoi tällä hetkellä muutama halpalentoyhtiö täysin samoin hinnoin ja palveluehdoin kuin muutkin lentoyhtiöt. Osa halpayhtiöistä sen sijaan pyrkii saamaan palvelunsa paketoituna yhteen kokonaisuuteen ja erittäin edulliseen hintaan. Tämä on haaste lentoasemien ylläpitäjille, joita sitoo edellä todetut lainsäädännölliset periaatteet. Suomessa tämä on ratkaistu siten, että lentoyhtiöille tuotetaan Tampereen ja Turun lentoasemilla erillisissä terminaaleissa edullisen kustannustason lentoasemapalveluita, joiden laatu ja kustannustaso ovat olennaisesti muita lentoasemapalveluita edullisempia. Näin toimien nämä palvelut on voitu paketoita omaksi palvelukokonaisuudekseen, jonka hinnoittelu poikkeaa muiden palveluiden hinnoittelusta. Nämä palvelut ovat kaikkien lentoyhtiöiden saatavilla, mutta käytännössä muut kuin halpayhtiöt eivät ole olleet niistä kiinnostuneita. Tampereen halpalentoyhtiöterminaalin hinnoittelu on Euroopan komission tut-

kittavana. Toisaalta maaliskuussa 2011 voimaan tuleva lentoasemamaksudirektiivi hyväksyy mallin.

7. Valtion tuki lentoliikenteelle

Liikennepoliittisessa selonteossa on lentoliikenteen ostoperiaatteet linjattu seuraavasti:

”Taataan kaukoliikenteen peruspalvelutaso ostamalla joukkoliikennettä niille yhteysväleille, joille tarjontaa ei synny markkinaehtoisesti. Lentoliikennettä voidaan ostaa paikkakunnille, joiden matka-aika Helsingistä nopeinta junayhteyttä käyttäen on yli kolme tuntia”

7.1. EU:n julkisen palvelun velvoitteiden yleiset periaatteet

Valtio voi tukea säännöllistä lentoliikennettä ostamalla sitä kannattamattomilla reiteillä, jos reittiä pidetään ehdottoman tärkeänä lentoaseman liikennöintialueen taloudelliselle ja sosiaaliselle kehitykselle. Liikenteen ostot, joiden hankintaan valtio osallistuu, tulee järjestää asetuksessa (EY) N:o 1008/2008 säädettyjen menettelyjen mukaisesti. Asetuksen edellytykset ovat:

- julkisen tarjouskilpailun järjestäminen (kestää vähintään viisi kuukautta) ilmoittamalla reittiä koskevan liikennöintivelvoitteen ja yksinoikeuden asettamisesta komissiolle ja muille jäsenmaille sekä julkaisemalla ilmoitukset EU:n virallisessa lehdessä.
- järjestettävän lentoliikenteen tulee palvella joko syrjäistä tai kehitysalueella sijaitsevaa lentoasemaa taikka vähäliikenteistä reittiä, jos liikenteen järjestämistä puoltavat painavat taloudelliset ja sosiaaliset seikat
- toinen lentoliikenneoperaattori ei lennä kyseiselle paikkakunnalle eikä ilmoita aikovan-sa aloittaa lentoja sinne
- ennen julkisen palvelun velvoitteen asettamista on arvioitava suunnitellun velvoitteen tarve ja riittävyys ottaen huomioon suunnitellun velvoitteen oikeasuhtaisuus ko. alueen taloudellisiin kehitystarpeisiin nähden ja mahdollisuus käyttää muita liikennemuotoja ja niiden olemassa oleva tarjonta ja lentoliikennettä korvaavat yhteydet, erityisesti rautatieliikenteen osalta (matka-aika junalla on alle 3 tuntia ja vuoroja on riittävän tiheästi ja aikataulu sopiva).

Julkisen palvelun rajoituksia saadaan kohdistaa yhteen lentoyhtiöön enintään 4 vuoden ajan, jonka jälkeen tilanne on arvioitava uudelleen.

7.2. Savonlinnaa ja Varkautta koskeva ostoliikennesopimus

Valtiolla on tällä hetkellä yksi voimassa oleva ostoliikennesopimus. Sopimus koskee reittiä Hki-Savonlinna-Varkaus-Hki ja se on voimassa jaksolla 31.3.2008–30.9.2010. Ostajina valtion rinnalla ovat Savonlinnan seudun kuntayhtymä ja Varkauden kaupunki. Liikenteenharjoittajana toimii FinnComm. Sopimuskauden ostoliikenteen kokonaiskorvaus on yhteensä 3 481 027 €. Valtion osuus koko sopimuskauden ostokustannuksista on 70 % ja Varkauden kaupungin ja Savonlinnan seudun kuntayhtymän osuudet 15 %. Lennon keskimääräinen yksikköhinta on 2075,75 €.

Liikenne- ja viestintäministeriön talousarvion joukkoliikennemomentille on vuodelle 2010 varattu yksi miljoonaa euroa lentoliikenteen ostopalveluihin. Tämä raha on tarkoitettu Savonlinnan ja Varkauden lentojen ostamiseen. Savonlinna toivoo, että valtio rahoittaisi yhteyttä 1,4 M€:lla. Uusi jatkohankinta on ollut tarjouspyyntömenettelyssä ja valtio on varautunut rahoittamaan enintään 50 % uuden lentoliikenne-sopimuksen kokonaishinnasta. Tarjouspyyntöaika päättyi tiistaina 3.8.2010. Tarjouksia tuli yksi FinnCommilta.

7.3. Joukkoliikenteen ostot ja valtionavustukset

Liikenne- ja viestintäministeriöllä on rajoitetusti käytettävissään talousarviomäärärahoja, joita voitaisiin osoittaa lentoliikenteen tukemiseen, koska valtion vuoden 2010 talousarviomonteille 31.30.63, 64 ja 65 joukkoliikenteen palvelujen ostoon ja kehittämiseen osoitetut määrärahat ovat pääosin sidottuja.

7.4. Komission tiedonanto vähäliikenteisten lentoasemien tukemisesta

EU:n komissio on vuonna 2005 antanut tiedonannon ”Yhteisön suuntaviivat lentoasemien rahoittamisesta ja alueellisilta lentoasemilta liikennöivien lentoyhtiöiden toiminnan aloittamista koskevasta valtiontuesta”.

Suuntaviivoilla luodaan turvallinen oikeudellinen kehys lentoasemien ja lentoyhtiöiden välisiä sopimuksia varten. Niillä varmistetaan aiempaa suurempi avoimuus ja vältetään kaikenlainen aloittamista koskevia tukia koskeva syrjintä alueellisten lentoasemien ja lentoyhtiöiden välisissä sopimuksissa. Suuntaviivoilla lisäksi taataan täysin tasavertainen kohtelu julkisten ja yksityisten lentoasemien välillä sekä selvennetään myös lentoasemien julkisen rahoituksen puitteita erityisesti lentoasemainfrastruktuureihin tehtävien investointien osalta.

Suuntaviivojen mukaan lentoaseman infrastruktuurihankkeet eivät ole kiellettyä valtiontukea, jos sillä ainoastaan korvataan lentoaseman pidolle asetettu julkisen palvelun velvoite (Suomessa tällaisia velvoitteita ei ole asetettu yksittäisille lentoasemille).

Maahuolintapalvelu: Kun lentoaseman vuotuinen matkustajamäärä on alle kaksi miljoonaa, maahuolintapalveluja tarjoava lentoaseman pitäjä voi tehdä voittojen ja tappioiden tasaamiseksi siirtoja eri liiketoimintojensa välillä (esimerkiksi maahuolinnan ja pysäköintipalveluiden välillä), kunhan se ei koske niihin julkisiin varoihin, jotka lentoasema on saanut viranomais-toimintaa tai yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen tarjoamista varten.

varautunut rahoittamaan enintään 50 % uuden lentoliikenne-sopimuksen kokonaishinnasta. Tarjouspyyntöaika päättyi tiistaina 3.8.2010. Tarjouksia tuli yksi FinnCommilta.

7.3. Joukkoliikenteen ostot ja valtionavustukset

Liikenne- ja viestintäministeriöllä on rajoitetusti käytettävissään talousarviomäärärahoja, joita voitaisiin osoittaa lentoliikenteen tukemiseen, koska valtion vuoden 2010 talousarviomomenteille 31.30.63, 64 ja 65 joukkoliikenteen palvelujen ostoon ja kehittämiseen osoitetut määrärahat ovat pääosin sidottuja.

7.4. Komission tiedonanto vähäliikenteisten lentoasemien tukemisesta

EU:n komissio on vuonna 2005 antanut tiedonannon ”Yhteisön suuntaviivat lentoasemien rahoittamisesta ja alueellisilta lentoasemilta liikennöivien lentoyhtiöiden toiminnan aloittamista koskevasta valtiontuesta”.


Suuntaviivoilla luodaan turvallinen oikeudellinen kehys lentoasemien ja lentoyhtiöiden välisiä sopimuksia varten. Niillä varmistetaan aiempaa suurempi avoimuus ja vältetään kaikenlainen aloittamista koskevia tukia koskeva syrjintä alueellisten lentoasemien ja lentoyhtiöiden välisissä sopimuksissa. Suuntaviivoilla lisäksi taataan täysin tasavertainen kohtelu julkisten ja yksityisten lentoasemien välillä sekä selvennetään myös lentoasemien julkisen rahoituksen puitteita erityisesti lentoasemainfrastruktuureihin tehtävien investointien osalta.


Suuntaviivojen mukaan lentoaseman infrastruktuurihankkeet eivät ole kiellettyä valtiontukea, jos sillä ainoastaan korvataan lentoaseman pidolle asetettu julkisen palvelun velvoite (Suomessa tällaisia velvoitteita ei ole asetettu yksittäisille lentoasemille).

Maahuolintapalvelu: Kun lentoaseman vuotuinen matkustajamäärä on alle kaksi miljoonaa, maahuolintapalveluja tarjoava lentoaseman pitäjä voi tehdä voittojen ja tappioiden tasaamiseksi siirtoja eri liiketoimintojensa välillä (esimerkiksi maahuolinnan ja pysäköintipalveluiden välillä), kunhan se ei koske niihin julkisiin varoihin, jotka lentoasema on saanut viranomaistoimintaa tai yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen tarjoamista varten.

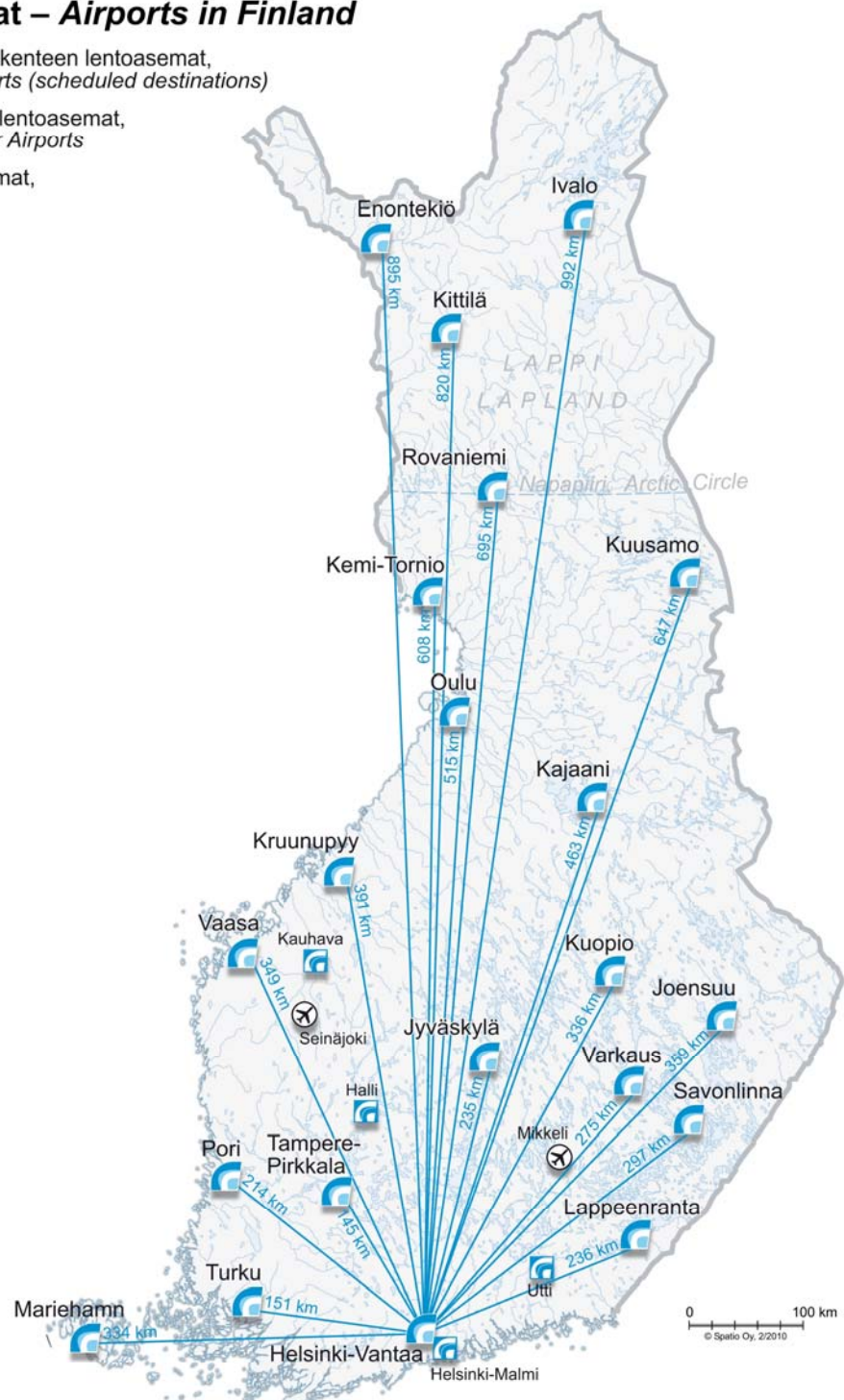
Liite 1: Suomen lentoasemat

Lentoasemat – Airports in Finland

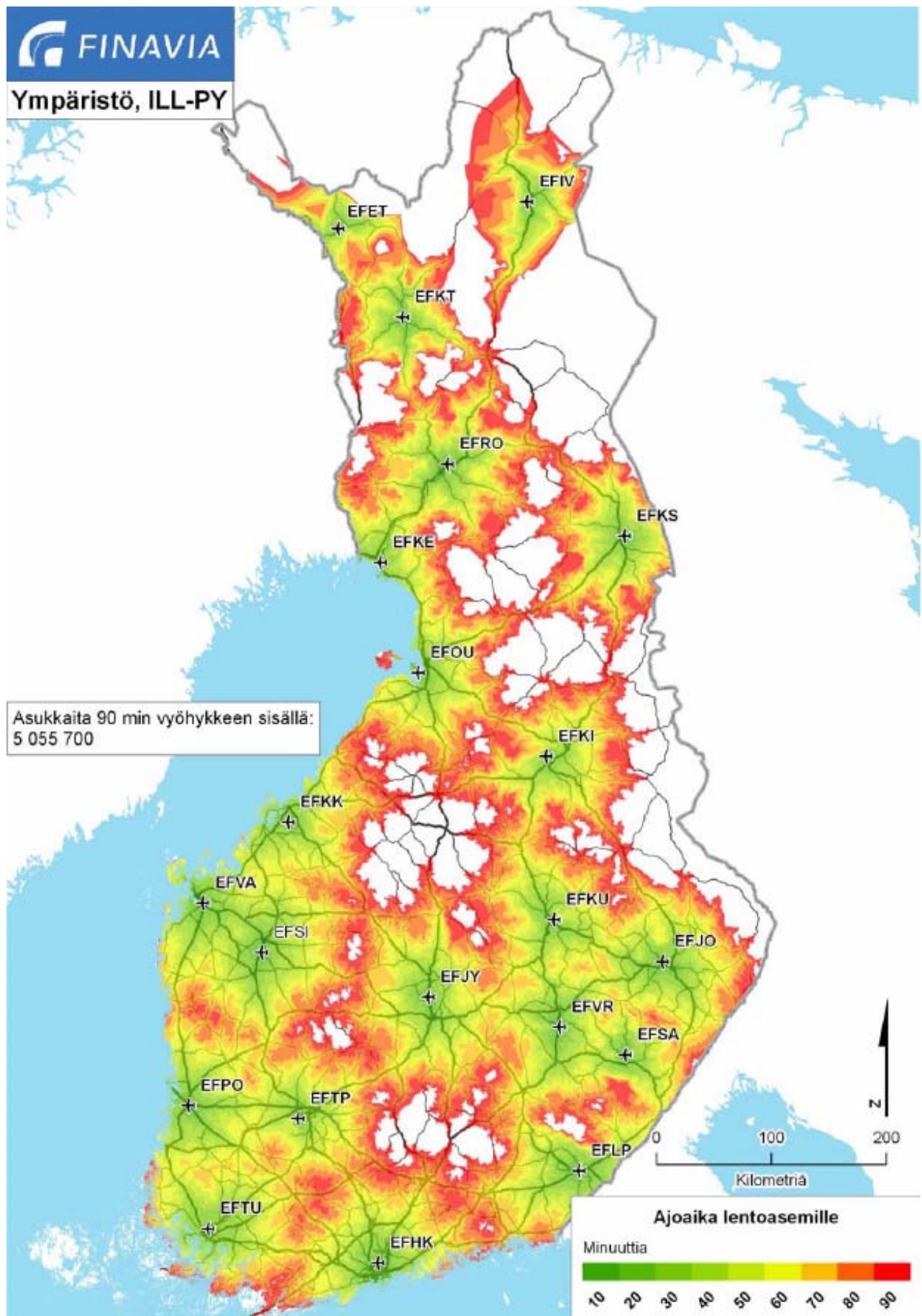
 Finavian reittiliikenteen lentoasemat,
Finavia's Airports (scheduled destinations)

 Finavian muut lentoasemat,
Finavia's Other Airports

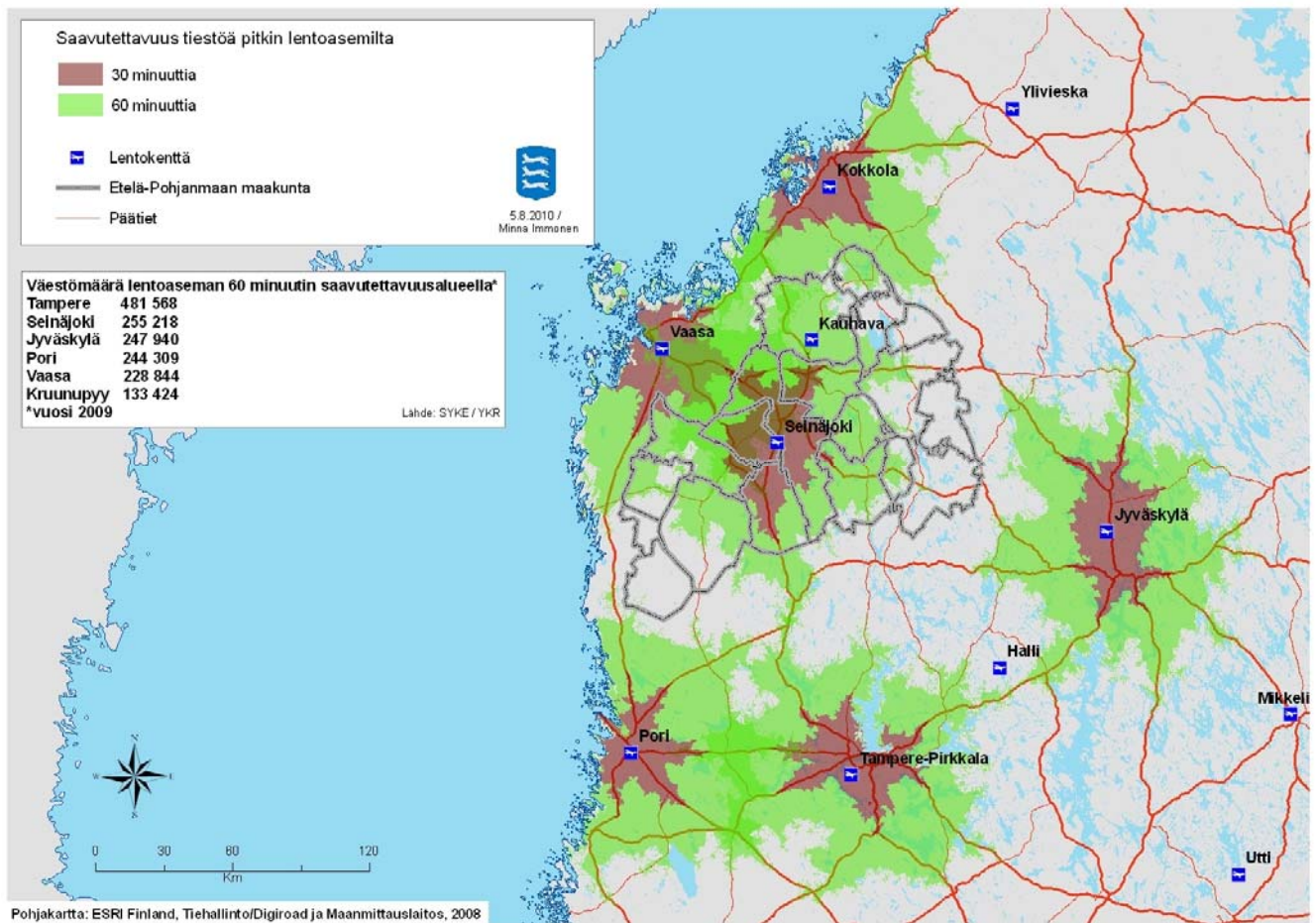
 Muut lentoasemat,
Other Airports



Liite 2: Lentoasemien saavutettavuus maanteitse (koko maa)



Liite 3: Lentoasemien saavutettavuus maanteitse



Liite 4:**Kotimaa / Reittiliikenne / Lähtevät + vaihtomatrustajat**

Matrustaja lkm	2005	2006	2007	2008	2009	1-7/2010
Helsinki	1 393 509	1 446 753	1 421 160	1 335 418	1 180 505	637 641
Enontekiö	310	273	409	362	384	443
Halli Kuorevesi	0	0	0	0	0	0
Helsinki-Malmi	1	0	0	0	0	0
Ivalo	60 306	59 013	57 713	55 307	52 910	29 607
Joensuu	72 910	70 270	66 697	63 875	57 344	31 055
Jyväskylä	70 282	68 125	63 235	56 840	46 193	22 461
Kajaani	46 590	43 320	42 895	40 496	35 186	18 221
Kauhava	65	0	0	0	0	0
Kemi-Tornio	42 620	41 311	44 903	46 991	47 114	26 484
Kittilä	75 277	73 752	70 024	78 244	78 729	47 913
Kokkola-Pietarsaari	42 260	43 120	42 675	45 179	41 192	21 723
Kuopio	137 759	145 370	135 706	127 137	110 380	61 819
Kuusamo	43 529	43 184	41 779	38 897	37 020	22 815
Lappeenranta	23 376	20 579	9 421	9 360	4 165	1 340
Mariehamn	20 140	25 426	22 010	20 793	18 088	9 443
Oulu	361 517	382 159	381 081	352 630	302 010	170 250
Pori	26 537	29 290	30 125	28 283	25 753	12 900
Rovaniemi	147 494	164 644	172 796	154 492	122 194	72 505
Savonlinna	8 432	9 793	7 833	5 694	7 341	4 442
Tampere	59 214	63 794	61 265	56 905	44 041	26 940
Turku	60 625	63 677	63 493	48 900	43 431	29 089
Utti	0	0	0	0	0	0
Vaasa	89 092	98 029	107 597	117 859	103 907	53 488
Varkaus	7 617	6 122	1 150	3 079	4 613	2 151
Lentopaikat yht.	2 789 462	2 898 004	2 843 967	2 686 741	2 362 500	1 302 730

Kansainvälinen / Reittiliikenne / Lähtevät + vaihtomatrustajat

Matrustaja lkm	2005	2006	2007	2008	2009	1-7/2010
Helsinki	3 580 195	4 101 510	4 629 551	4 768 157	4 543 499	2 686 738
Enontekiö	0	0	0	0	345	0
Halli Kuorevesi	0	0	0	0	0	0
Helsinki-Malmi	15	71	0	33	0	0
Ivalo	550	978	1 507	417	0	0
Joensuu	0	0	0	0	1 294	0
Jyväskylä	0	0	197	235	0	0
Kajaani	1	0	0	0	0	0
Kauhava	0	0	0	0	0	0
Kemi-Tornio	222	0	280	515	618	0
Kittilä	6 241	3 897	5 673	10 463	11 971	3 905
Kokkola-Pietarsaari	0	0	0	0	0	4
Kuopio	479	629	59	2 590	3 656	1 345
Kuusamo	2 458	277	41	0	0	95
Lappeenranta	0	88	0	0	1 075	13 768
Mariehamn	2 045	3 624	4 891	5 416	5 184	2 911
Oulu	19 382	12 521	3 855	5 251	5 694	2 731
Pori	0	0	0	0	90	0
Rovaniemi	763	605	1 323	130	148	0
Savonlinna	0	0	0	0	0	0
Tampere	235 623	249 740	280 318	291 029	263 356	147 231
Turku	92 819	93 030	77 755	95 042	84 349	67 596
Utti	0	0	0	0	0	0
Vaasa	50 588	48 263	44 454	33 667	28 247	18 837
Varkaus	223	0	0	0	0	0
Lentopaikat yht.	3 991 604	4 515 233	5 049 904	5 212 945	4 949 526	2 945 161

Kotimaa + Kansainvälinen / Reittiliikenne / Lähtevät + vaihtomatrustajat

Matkustaja lkm	2005	2006	2007	2008	2009	1-7/2010
Helsinki	4 973 704	5 548 263	6 050 711	6 103 575	5 724 004	3 324 379
Enontekiö	310	273	409	362	729	443
Halli Kuorevesi	0	0	0	0	0	0
Helsinki-Malmi	16	71	0	33	0	0
Ivalo	60 856	59 991	59 220	55 724	52 910	29 607
Joensuu	72 910	70 270	66 697	63 875	58 638	31 055
Jyväskylä	70 282	68 125	63 432	57 075	46 193	22 461
Kajaani	46 591	43 320	42 895	40 496	35 186	18 221
Kauhava	65	0	0	0	0	0
Kemi-Tornio	42 842	41 311	45 183	47 506	47 732	26 484
Kittilä	81 518	77 649	75 697	88 707	90 700	51 818
Kokkola-Pietarsaari	42 260	43 120	42 675	45 179	41 192	21 727
Kuopio	138 238	145 999	135 765	129 727	114 036	63 164
Kuusamo	45 987	43 461	41 820	38 897	37 020	22 910
Lappeenranta	23 376	20 667	9 421	9 360	5 240	15 108
Mariehamn	22 185	29 050	26 901	26 209	23 272	12 354
Oulu	380 899	394 680	384 936	357 881	307 704	172 981
Pori	26 537	29 290	30 125	28 283	25 843	12 900
Rovaniemi	148 257	165 249	174 119	154 622	122 342	72 505
Savonlinna	8 432	9 793	7 833	5 694	7 341	4 442
Tampere	294 837	313 534	341 583	347 934	307 397	174 171
Turku	153 444	156 707	141 248	143 942	127 780	96 685
Utti	0	0	0	0	0	0
Vaasa	139 680	146 292	152 051	151 526	132 154	72 325
Varkaus	7 840	6 122	1 150	3 079	4 613	2 151
Lentopaikat yht.	6 781 066	7 413 237	7 893 871	7 899 686	7 312 026	4 247 891

Liite 5: Seinäjokea koskeva matkustajatilasto 2006-2010

Lentoasema: SEINÄJOKI		Vuosi: 2006					
	Liikenneilmailu					Yleisilmailu	
	Säännöllinen		Tilausliikenne		Yhteensä	Kansainvälinen	Kotimainen
	Kansainvälinen	Kotimainen	Kansainvälinen	Kotimainen			
LASKEUTUMISET	0	1 150	3	0	1 153	10	531
MATKUSTAJAT							
SAAPUVAT	0	18 684	63	7	18 754	29	478
LÄHTEVÄT	0	19 130	13	72	19 215	28	487
VAIHTO	0	0	0	0	0	0	0
YHTEENSÄ	0	37 814	76	79	37 969	57	965
RAHTI (tonnia)							
SAAPUVAT	0,0	8,0	0,0	0,0	8,0	0,0	0,0
LÄHTEVÄT	0,0	4,0	0,0	0,0	4,0	0,0	0,0
YHTEENSÄ	0,0	12,0	0,0	0,0	12,0	0,0	0,0
POSTI (tonnia)							
SAAPUVAT	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
LÄHTEVÄT	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
YHTEENSÄ	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

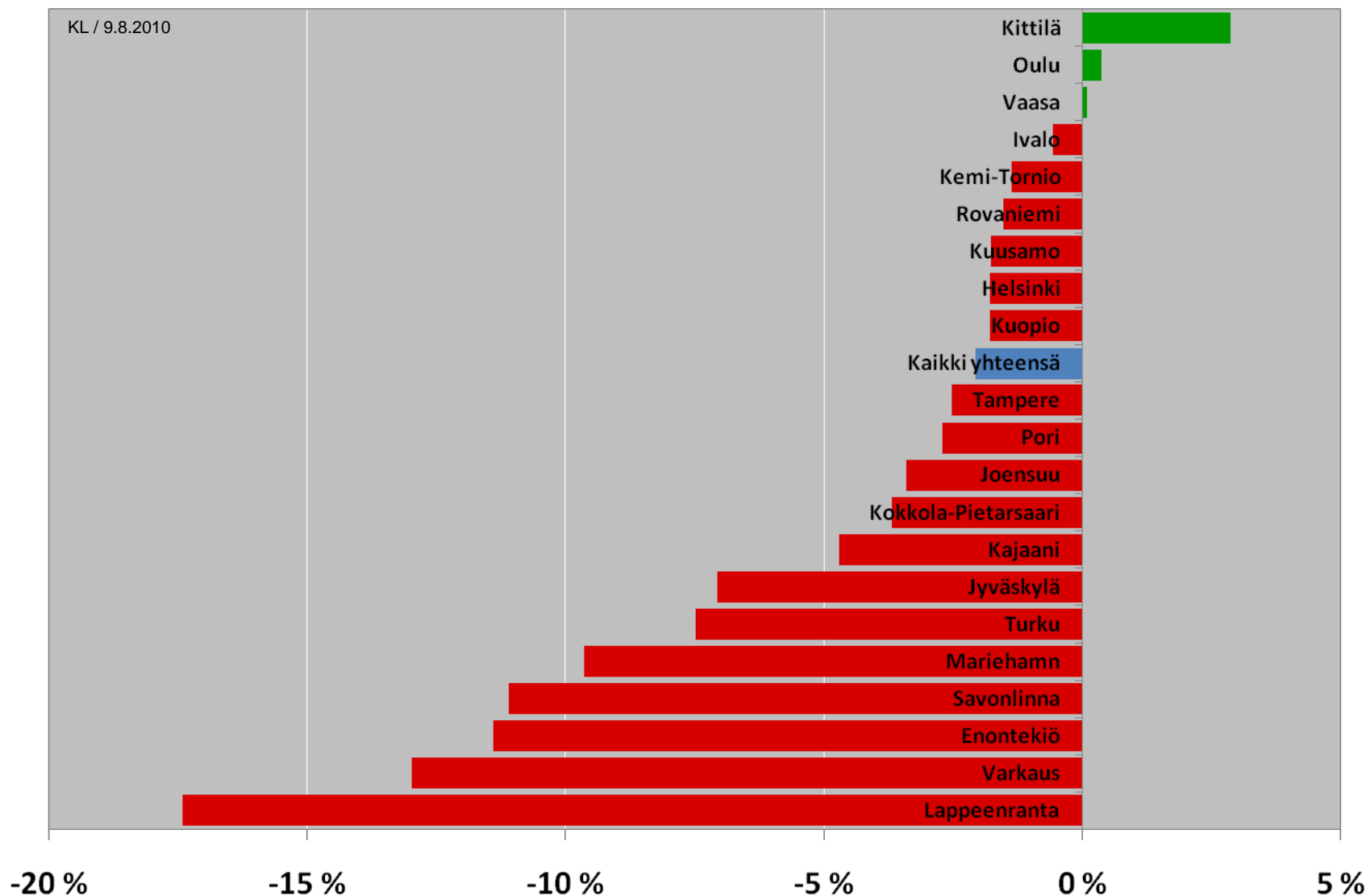
Lentoasema: SEINÄJOKI		Vuosi: 2007					
	Liikenneilmailu					Yleisilmailu	
	Säännöllinen		Tilausliikenne		Yhteensä	Kansainvälinen	Kotimainen
	Kansainvälinen	Kotimainen	Kansainvälinen	Kotimainen			
LASKEUTUMISET	0	1 093	6	4	1 103	8	586
MATKUSTAJAT							
SAAPUVAT	0	18 929	77	40	19 046	9	562
LÄHTEVÄT	0	18 658	60	39	18 757	18	556
VAIHTO	0	0	0	0	0	0	0
YHTEENSÄ	0	37 587	137	79	37 803	27	1 118
RAHTI (tonnia)							
SAAPUVAT	0,0	5,2	0,0	0,0	5,2	0,0	0,0
LÄHTEVÄT	0,0	1,1	0,0	0,0	1,1	0,0	0,0
YHTEENSÄ	0,0	6,4	0,0	0,0	6,4	0,0	0,0
POSTI (tonnia)							
SAAPUVAT	0,0	0,7	0,0	0,0	0,7	0,0	0,0
LÄHTEVÄT	0,0	1,4	0,0	0,0	1,4	0,0	0,0
YHTEENSÄ	0,0	2,1	0,0	0,0	2,1	0,0	0,0

Lentoasema: SEINÄJOKI		Vuosi: 2008					
	Liikenneilmailu					Yleisilmailu	
	Säännöllinen		Tilausliikenne		Yhteensä	Kansainvälinen	Kotimainen
	Kansainvälinen	Kotimainen	Kansainvälinen	Kotimainen			
LASKEUTUMISET	0	1 046	6	4	1 056	7	349
MATKUSTAJAT							
SAAPUVAT	0	18 361	67	20	18 448	15	423
LÄHTEVÄT	0	18 015	72	44	18 131	6	417
VAIHTO	0	0	0	0	0	0	0
YHTEENSÄ	0	36 376	139	64	36 579	21	840
RAHTI (tonnia)							
SAAPUVAT	0,0	7,8	0,0	0,0	7,8	0,0	0,0
LÄHTEVÄT	0,0	0,8	0,0	0,0	0,8	0,0	0,0
YHTEENSÄ	0,0	8,6	0,0	0,0	8,6	0,0	0,0
POSTI (tonnia)							
SAAPUVAT	0,0	0,7	0,0	0,0	0,7	0,0	0,0
LÄHTEVÄT	0,0	2,0	0,0	0,0	2,0	0,0	0,0
YHTEENSÄ	0,0	2,7	0,0	0,0	2,7	0,0	0,0

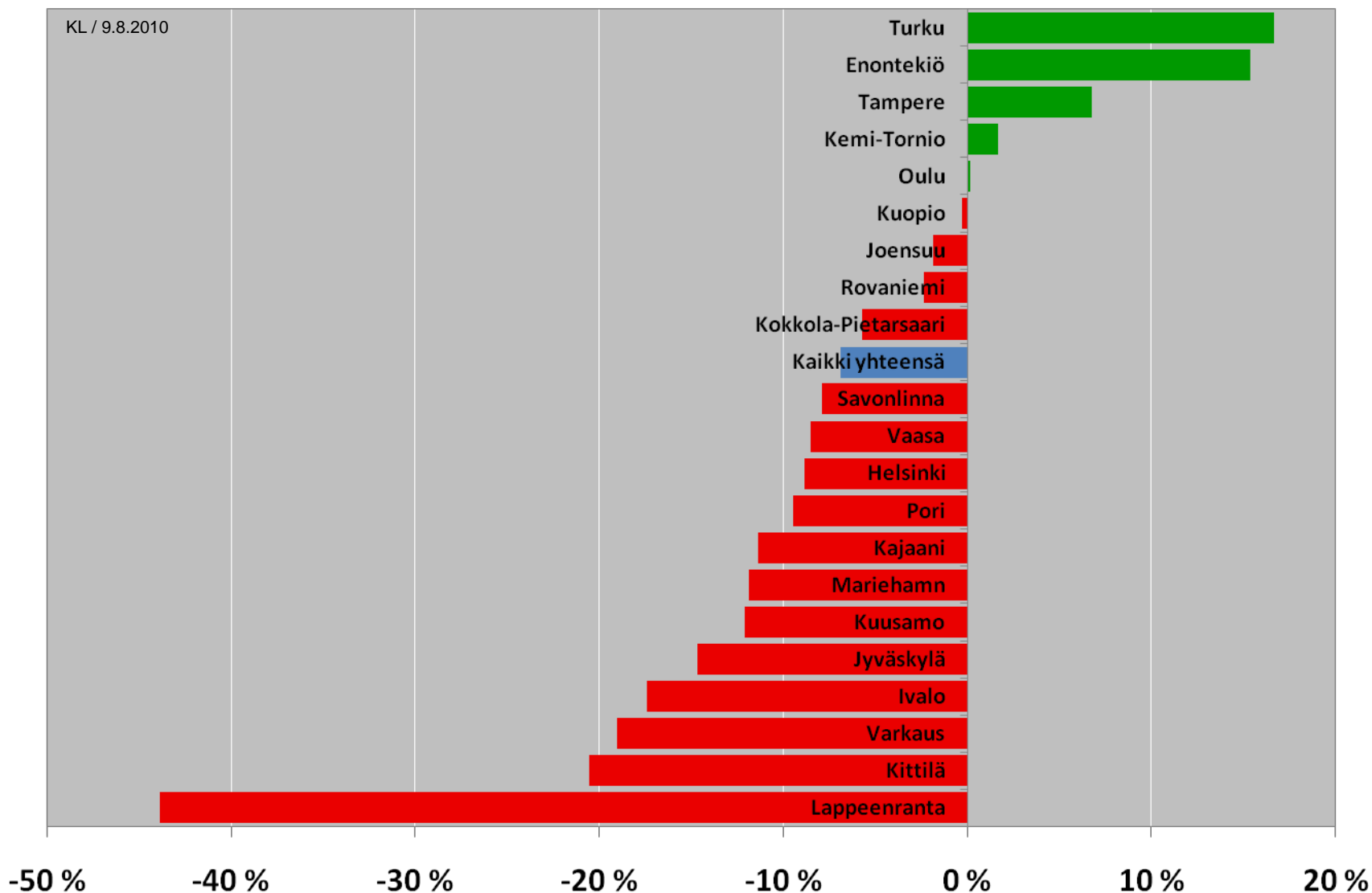
Lentoasema: SEINÄJOKI				Vuosi: 2009			
	Liikenneilmailu					Yleisilmailu	
	Reittiliikenne		Tilausliikenne		Yhteensä		
	Kansainvälinen	Kotimainen	Kansainvälinen	Kotimainen		Kansainvälinen	Kotimainen
LASKEUTUMISET	0	1 086	12	5	1 103	11	373
MATKUSTAJAT							
SAAPUVAT	0	16 887	603	0	17 490	20	323
LÄHTEVÄT	0	16 277	739	35	17 051	6	318
VAIHTO	0	0	0	0	0	0	0
YHTEENSÄ	0	33 164	1 342	35	34 541	26	641
RAHTI (tonnia)							
SAAPUVAT	0,0	9,4	0,0	0,0	9,4	0,0	0,0
LÄHTEVÄT	0,0	0,7	0,0	0,0	0,7	0,0	0,0
YHTEENSÄ	0,0	10,0	0,0	0,0	10,0	0,0	0,0
POSTI (tonnia)							
SAAPUVAT	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
LÄHTEVÄT	0,0	1,7	0,0	0,0	1,7	0,0	0,0
YHTEENSÄ	0,0	1,7	0,0	0,0	1,7	0,0	0,0

Lentoasema: SEINÄJOKI				Vuosi: 2010		1-6/2010	
	Liikenneilmailu					Yleisilmailu	
	Reittiliikenne		Tilausliikenne		Yhteensä		
	Kansainvälinen	Kotimainen	Kansainvälinen	Kotimainen		Kansainvälinen	Kotimainen
LASKEUTUMISET	0	577	12	5	594	8	248
MATKUSTAJAT							
SAAPUVAT	0	8 269	838	78	9 185	18	221
LÄHTEVÄT	0	8 296	843	67	9 206	17	256
VAIHTO	0	0	0	0	0	0	0
YHTEENSÄ	0	16 565	1 681	145	18 391	35	477
RAHTI (tonnia)							
SAAPUVAT	0,0	6,0	0,0	0,0	6,0	0,0	0,0
LÄHTEVÄT	0,0	0,9	0,0	0,0	0,9	0,0	0,0
YHTEENSÄ	0,0	6,9	0,0	0,0	6,9	0,0	0,0
POSTI (tonnia)							
SAAPUVAT	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
LÄHTEVÄT	0,0	0,8	0,0	0,0	0,8	0,0	0,0
YHTEENSÄ	0,0	0,8	0,0	0,0	0,8	0,0	0,0

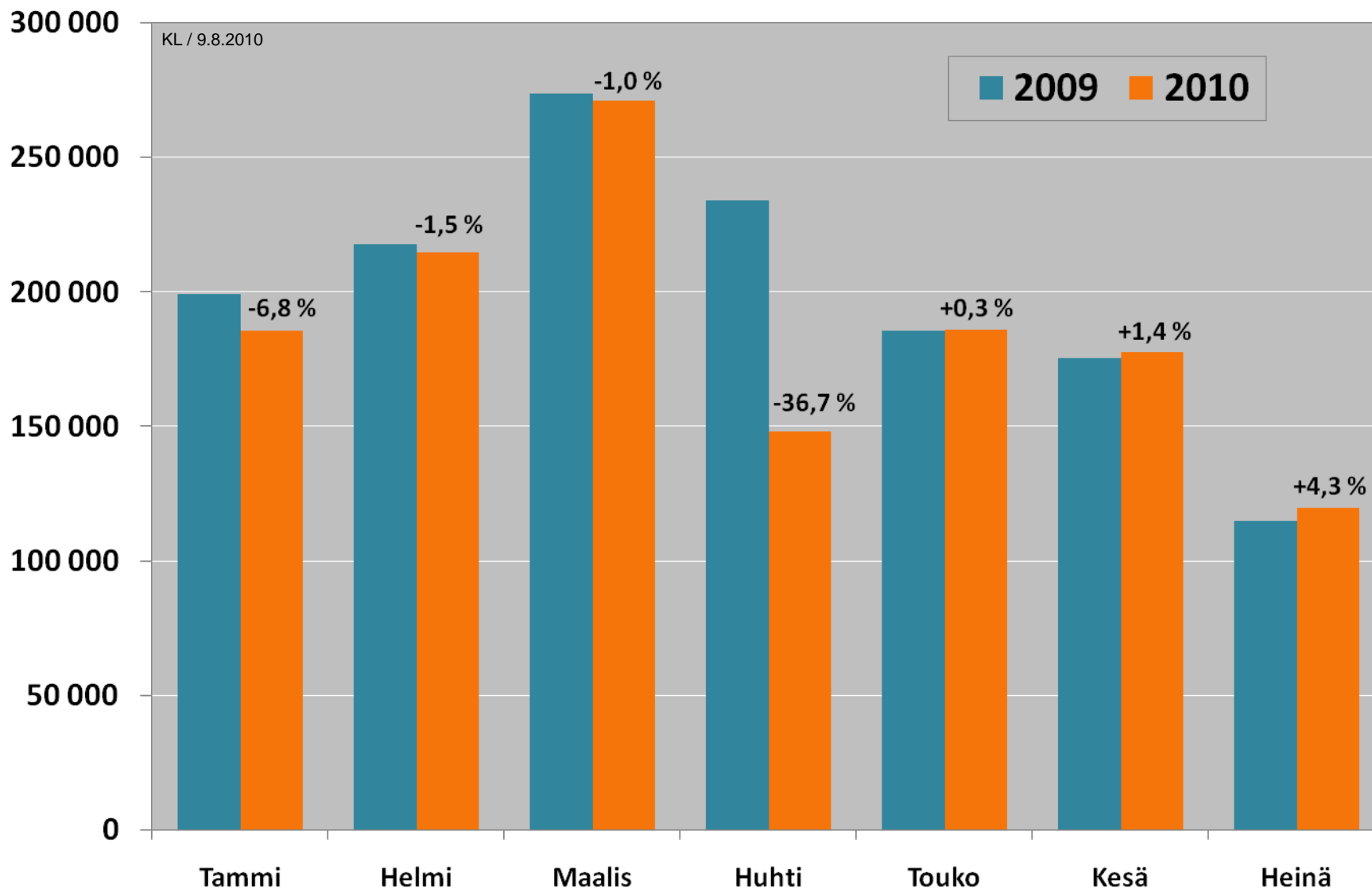
Kotimaan reittiliikenteen matkustajamäärien kehitys ($\pm\%$) keskimäärin vuosittain 1998 – 2009 (lähtevät + vaihto)



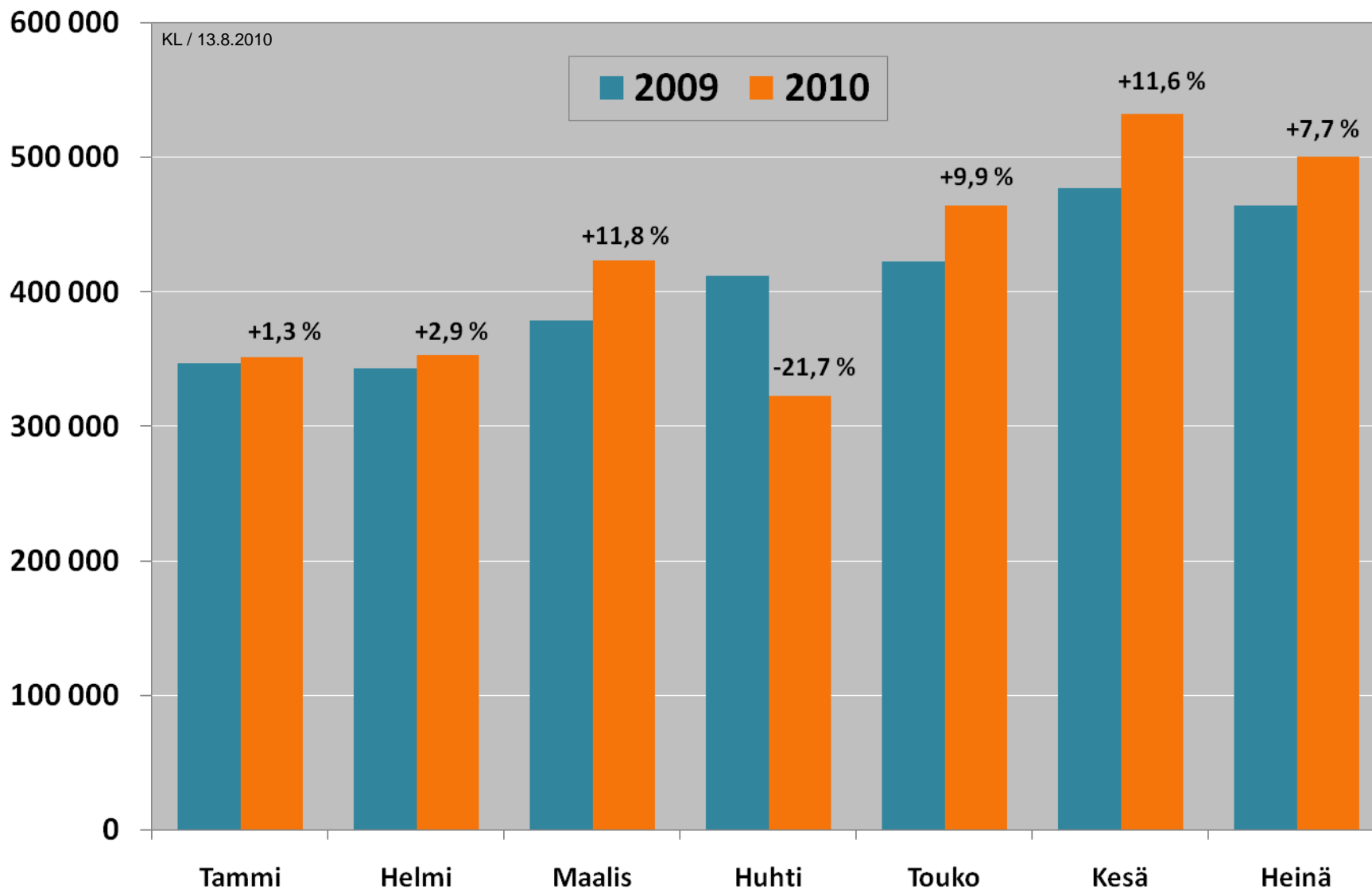
Kotimaan reittiliikenteen matkustajamäärien kehitys ($\pm\%$) tammi-heinäkuu 2010 vs. 2009 (lähtevät + vaihto)



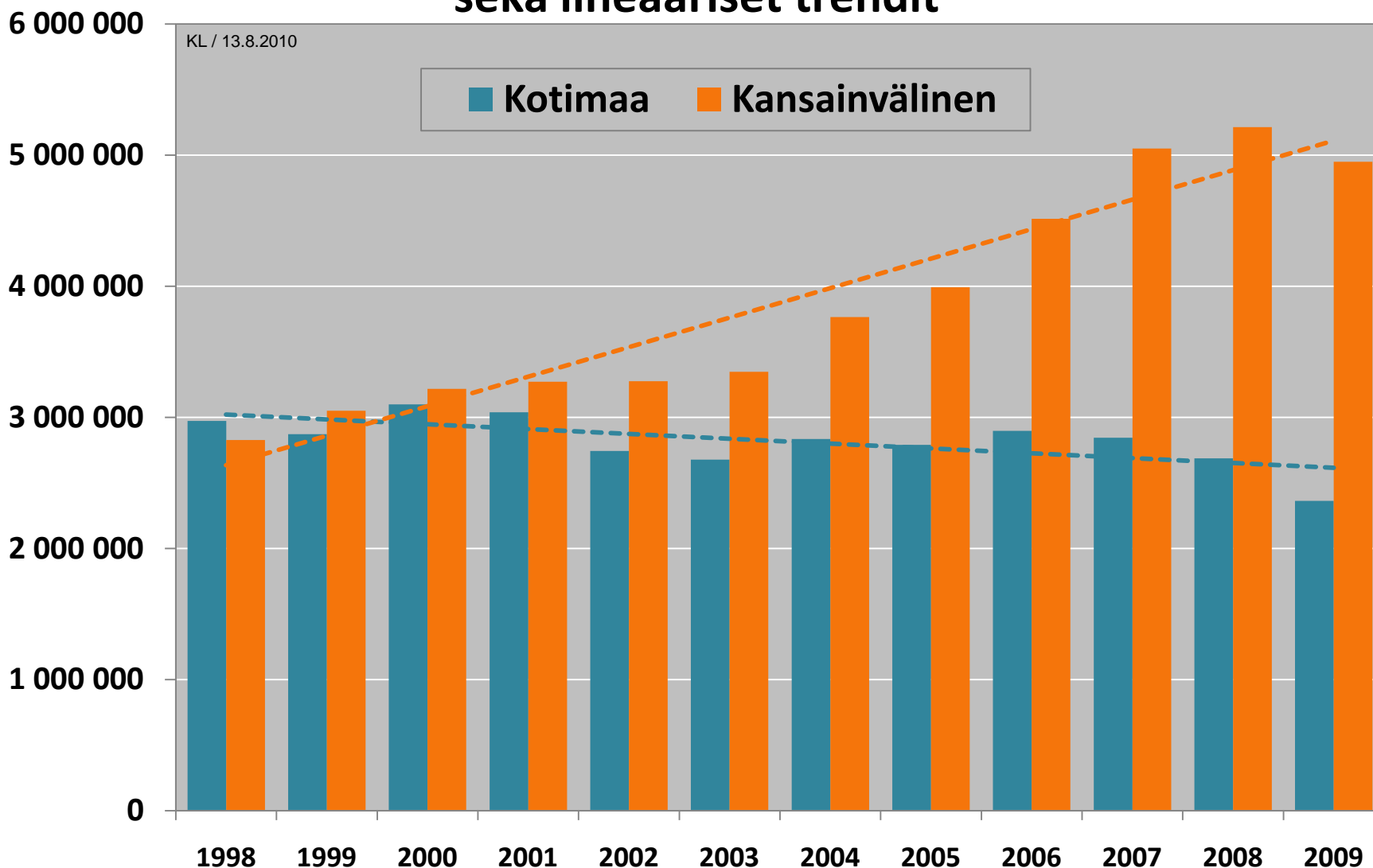
Kotimaan reittiliikenteen matkustajamäärät tammi-heinäkuu 2010 vs. 2009 (lähtevät + vaihto)



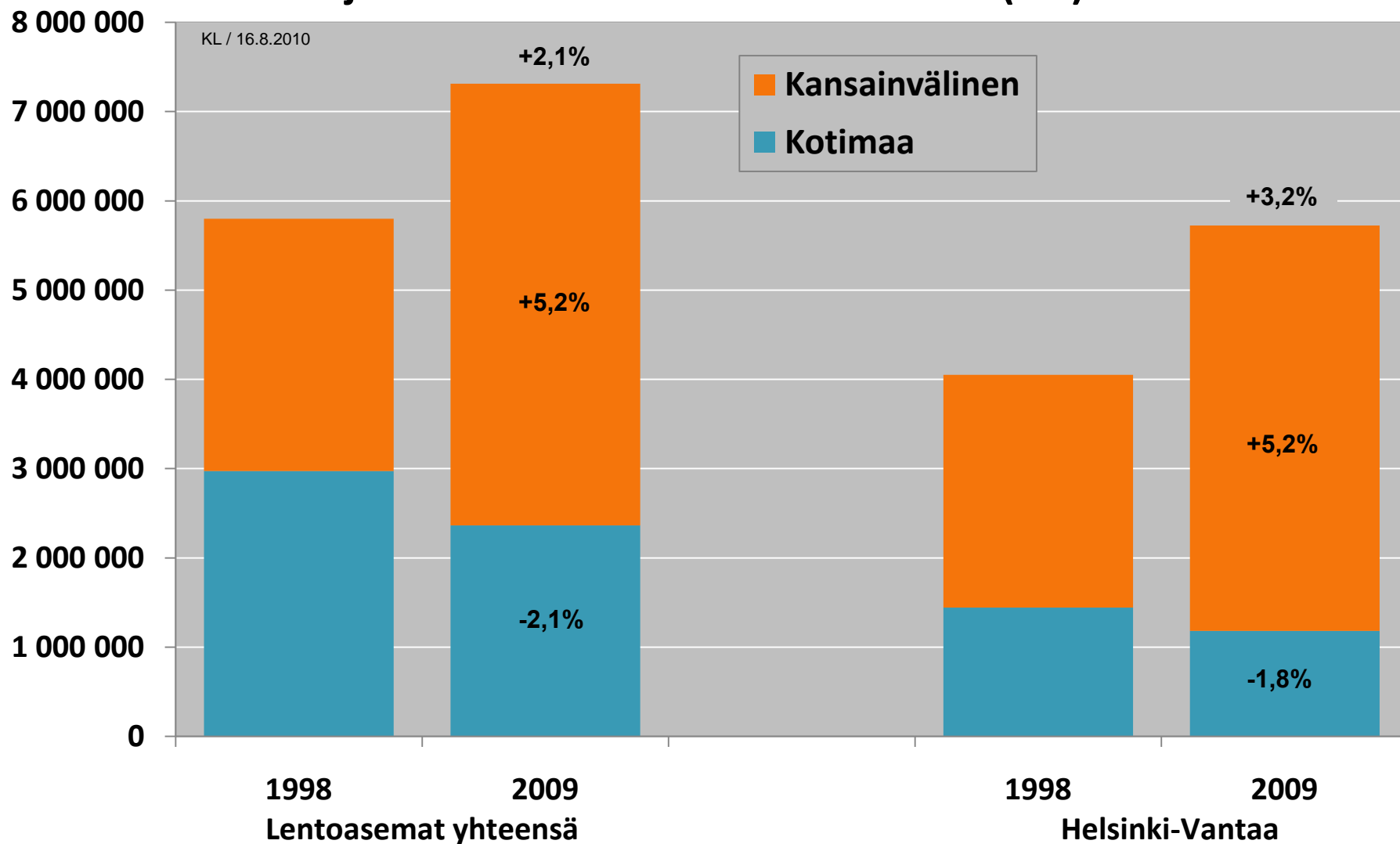
Kansainvälisen reittiliikenteen matkustajamäärät tammi-heinäkuu 2010 vs. 2009 (lähtevät + vaihto)



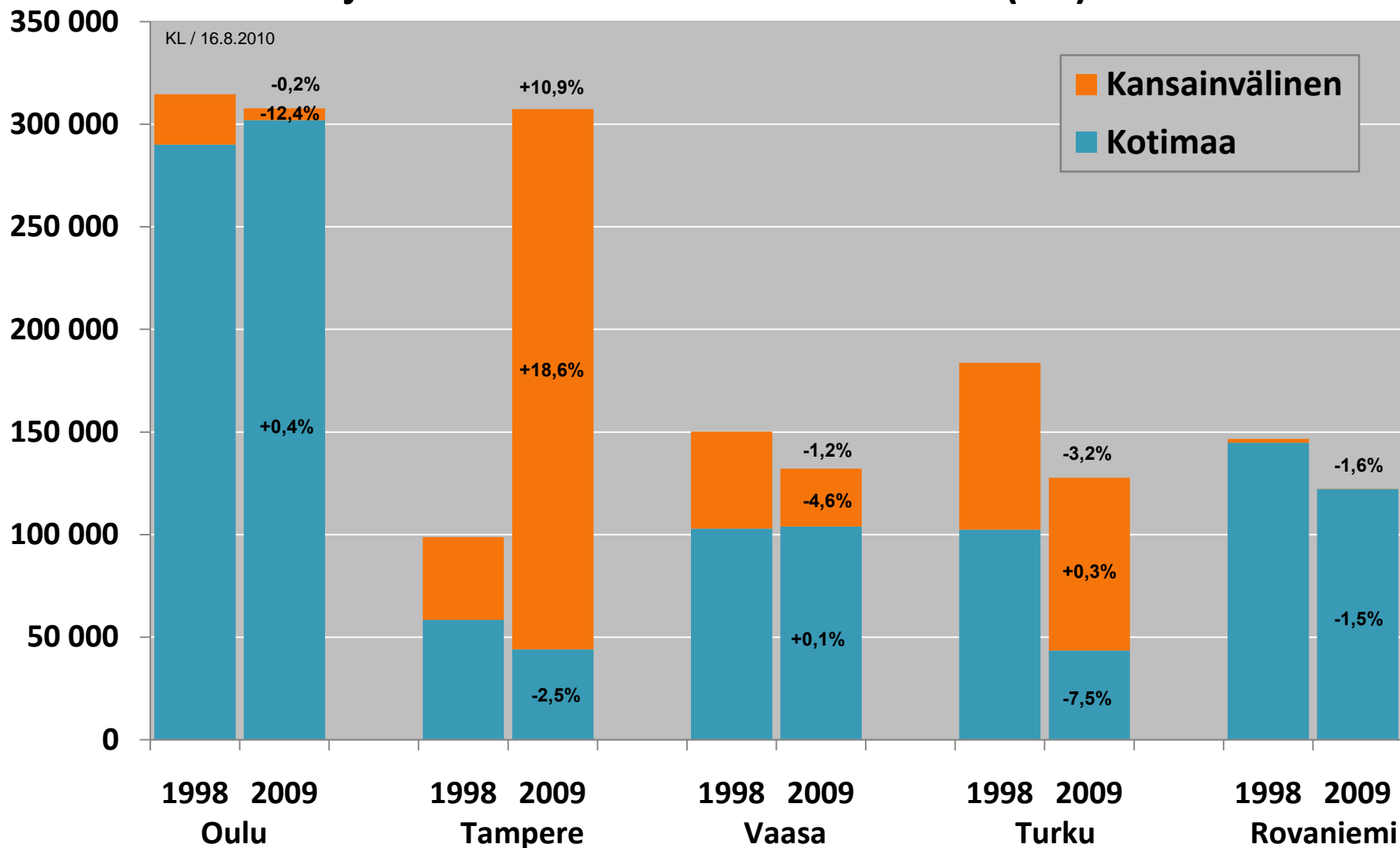
Kotimaan ja kansainvälisen reittiliikenteen matkustajamäärät 1998-2009 (lähtevät + vaihto) sekä lineaariset trendit



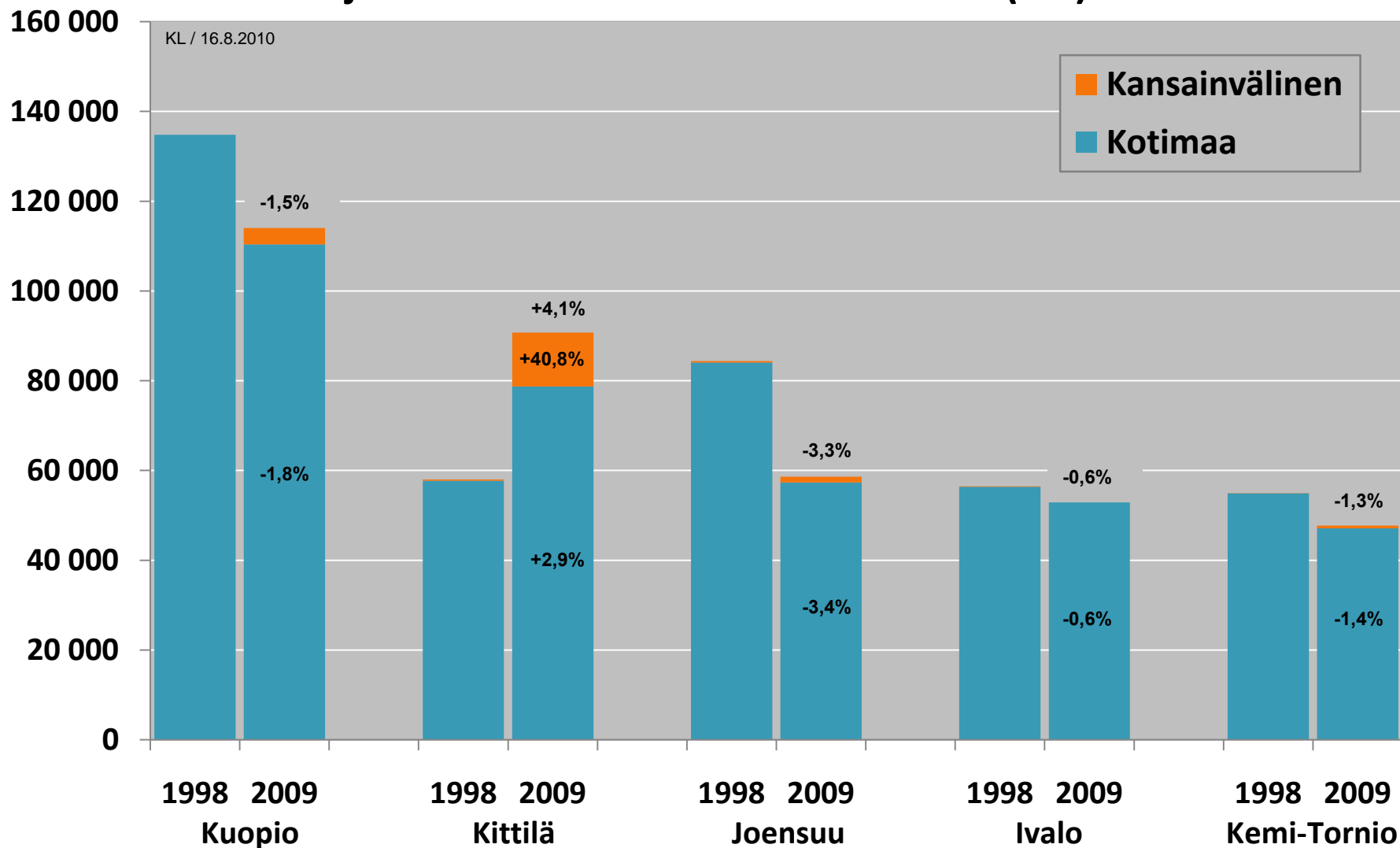
Kotimaan ja kansainvälisen reittiliikenteen matkustajamäärät lentoasemittain 2009 vs. 1998 (lähtevät + vaihto) ja keskimääräiset vuosimuutokset ($\pm\%$)



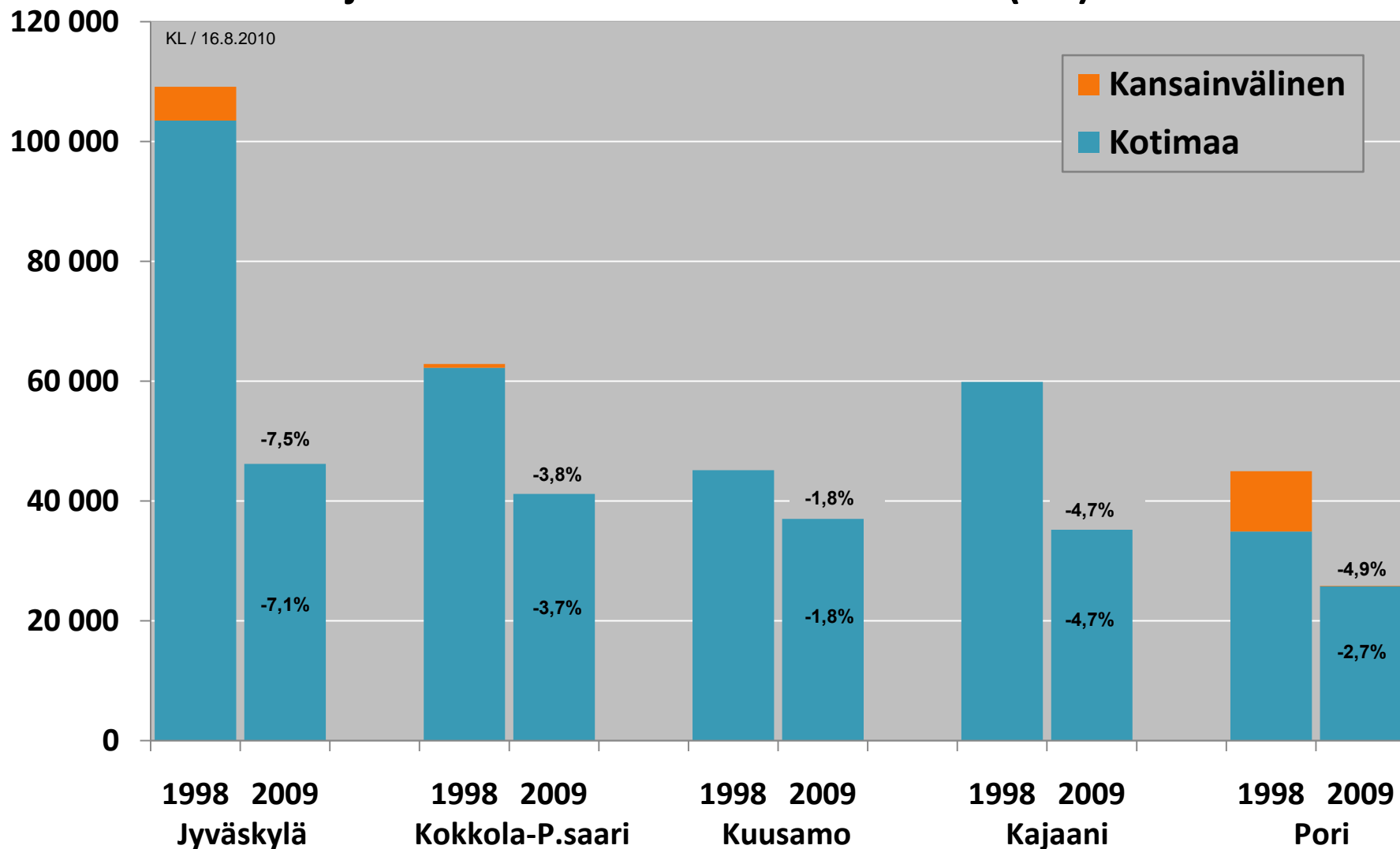
Kotimaan ja kansainvälisen reittiliikenteen matkustajamäärät lentoasemittain 2009 vs. 1998 (lähtevät + vaihto) ja keskimääräiset vuosimuutokset ($\pm\%$)



Kotimaan ja kansainvälisen reittiliikenteen matkustajamäärät lentoasemittain 2009 vs. 1998 (lähtevät + vaihto) ja keskimääräiset vuosimuutokset (±%)



Kotimaan ja kansainvälisen reittiliikenteen matkustajamäärät lentoasemittain 2009 vs. 1998 (lähtevät + vaihto) ja keskimääräiset vuosimuutokset ($\pm\%$)



Kotimaan ja kansainvälisen reittiliikenteen matkustajamäärät lentoasemittain 2009 vs. 1998 (lähtevät + vaihto) ja keskimääräiset vuosimuutokset (±%)

